

#MeToo: MUEVETE SEGURA, MUJERES Y TRANSPORTE PUBLICO

ANDREA DANIELA BANDERA DE LA HOZ

MARIA JOSÉ OROZCO OCHOA



UNIVERSIDAD DE LA COSTA, CUC

DEPARTAMENTO DE INGENIERÍA CIVIL Y AMBIENTAL

PROGRAMA DE INGENIERÍA CIVIL

2018

#MeToo: MUEVETE SEGURA, MUJERES Y TRANSPORTE PUBLICO

PROYECTO DE GRADO PRESENTADO POR:

ANDREA DANIELA BANDERA DE LA HOZ

MARIA JOSÉ OROZCO OCHOA

TUTOR DE INVESTIGACION:

ING. MAURICIO OROZCO FONTALVO

UNIVERSIDAD DE LA COSTA, CUC

DEPARTAMENTO DE INGENIERIA CIVIL Y AMBIENTAL

PROGRAMA DE INGENIERIA CIVIL

2018

Nota de aceptación

Presidente de Jurado

Jurado

Jurado

Dedicatoria

Dedico este nuevo logro a mi familia, quienes depositaron su confianza en mí y me han alentado a aprender y crecer cada día. A ustedes, ¡muchas gracias!

Andrea Bandera de la Hoz

Dedicatoria

Dedico este proyecto a mi familia por cuidarme, rodearme de su infinito amor y apoyo incondicional. A mis amigos por creer en mis capacidades y animarme a seguir luchando por mis sueños.

María José Orozco Ochoa

Agradecimientos

Agradezco a Dios por enseñarme el verdadero valor y propósito de la vida y los logros que en ella me ha permitido alcanzar.

A mis Padres, por aceptar el reto de confiar en mí, apoyar mis decisiones y esperar pacientemente a mi lado hasta el final.

A mi amiga y compañera en este proyecto, María José por asumir este reto sin desistir.

A Mauricio Orozco, por su acompañamiento, asesoría y apoyo durante el desarrollo de este proyecto.

Andrea Bandera de la Hoz

Agradecimientos

Agradezco a Dios porque ha estado conmigo a cada paso que doy, dándome fortaleza y sabiduría para continuar.

A mis padres por depositar toda su confianza en mí y animarme a cumplir cada reto.

A mi familia y amigos por motivarme a culminar con éxito este proyecto.

A Mauricio Orozco por todo el apoyo brindado durante el desarrollo de esta investigación.

María José Orozco Ochoa

Resumen

El estudio #MeToo: Muévete segura, Mujeres y transporte público, identifica y evalúa los riesgos a los que se ven expuestos los usuarios de los sistemas de transporte público Transmetro y Transcaribe que operan en las ciudades de Barranquilla y Cartagena respectivamente, considerando los factores que generan inseguridad en los escenarios destinados para la prestación del servicio y las cifras de violencia sexual, teniendo en cuenta la percepción y el concepto de *seguridad* inherente de cada individuo; el estudio mencionado se desarrolló a partir de la recolección de datos obtenidos a través de la aplicación de encuestas de tipo experimental de preferencias reveladas y declaradas, que permite conocer y analizar la reacción de los usuarios frente a distintas situaciones de la vida real y las variables que las determinan, sin la necesidad de limitar el número de variables o presentar todas las posibles situaciones a un mismo individuo; de modo que, el estudio realizado deja ver el porcentaje de víctimas de violencia y/o acoso sexual presente en las ciudades de Barranquilla y Cartagena, relacionados directamente con factores como el género, la edad y el estrato social, evidenciando así la fracción de la sociedad más vulnerable ante estos sucesos y los factores que influyen en la percepción de seguridad de los usuarios, teniendo en cuenta el impacto generado debido al notable incremento de sucesos relacionados con este tipo de violencia en los últimos años. Lo anterior, con el fin de identificar soluciones que permitan una disminución en la cantidad de casos de violencia y/o acoso sexual latentes en la sociedad, y realizar comparaciones para establecer diferencias entre ambos sistemas desde el punto de vista de la seguridad en la movilidad, factor que afecta directamente el libre desarrollo de los usuarios del servicio.

Palabras clave: Acoso sexual, movilidad, logit binario transporte público, violencia de género.

Abstract

The research #MeToo: Move safety, women and public transportation, identifies and assesses the risks for the users of the public transport systems Transmetro and Transcaribe that operate in the cities of Barranquilla and Cartagena respectively, considering the factors that generate insecurity in the scenarios for the provision of the service and the figures of sexual violence, taking into account the perception and the inherent security concept of each individual; the aforementioned research was ascertained through the selection of surveys, which allows us to know and analyze the reaction of users to real-life situations and the variables that determine them, the need to limit the number of variables or present all the possible situations to the same individual; Thus, the study does not show the percentage of victims of violence and / or sexual harassment present in the cities of Barranquilla and Cartagena, directly related to factors such as gender, age and social stratum, thus evidencing the fraction of the most vulnerable society in the face of these events and the factors that influence users' perception of security, taking into account the impact generated by the notable increase in the events related to this type of violence in recent years. The above, in order to identify solutions that allow a decrease in the number of cases of violence and / or latent sexual harassment in society and makes comparisons for the comparison between both systems from the point of view of safety in mobility, a factor that directly affects the free development of service users.

Keywords: Sexual harassment, mobility, binary logit public transport, gender violence.

Contenido

Lista de tablas y figuras	12
1. Introducción.....	17
2. Objetivos del Proyecto.....	20
2.1. Objetivo General	20
2.2. Objetivos Específicos.....	20
3. Estado del Arte	21
4. Marco de Referencia.....	24
4.1. Contextualización.....	24
4.2. Marco Teórico – Conceptual.....	25
4.2.1. Acoso sexual	25
4.2.2. Violencia sexual.....	26
4.2.3. Transporte público	27
4.2.4. Percepción de seguridad	27
4.2.5. Análisis factorial	28
4.2.6. Regresión logística binaria.....	28
4.3. Antecedentes	30
4.3.1. Violencia y/o acoso sexual a nivel mundial.....	30
4.3.2. Acoso y/o violencia sexual en Latinoamérica.....	31

5. Metodología.....	36
6. Resultados y Análisis.....	40
6.1. Resultados estadísticos.....	40
6.2. Resultados de indicadores perceptuales	56
6.3. Modelación estadística	62
7. Conclusiones.....	68
8. Limitaciones y Recomendaciones	71
8.1. Limitaciones	71
8.2. Recomendaciones.....	72
Referencias.....	73
Anexos	77

Lista de tablas y figuras

Tablas

Tabla 1. Resultados de la modelación estadística considerando los buses del sistema de transporte público Transmetro como escenario..	62
Tabla 2. Resultados de la modelación estadística considerando los buses del sistema de transporte público Transcaribe como escenario.....	63
Tabla 3. Resultados de la modelación estadística considerando los paraderos del sistema de transporte público Transmetro como escenario.	64
Tabla 4. Resultados de la modelación estadística considerando los paraderos del sistema de transporte público Transcaribe como escenario.....	64
Tabla 5. Resultados de la modelación estadística considerando las estaciones del sistema de transporte público Transmetro como escenario.	66
Tabla 6. Resultados de la modelación estadística considerando las estaciones del sistema de transporte público Transmetro como escenario.	66

Figuras

Figura 1. Rutas troncales del sistema de transporte publico Transmetro.	25
Figura 2. Aspectos que generan inseguridad en el sistema TROLE en Quito, Ecuador.....	33
Figura 3. Aspectos que generan inseguridad en Buenos Aires, Argentina.....	33

Figura 4. Aspectos que generan inseguridad en Santiago de Chile.	34
Figura 5. Usuarios encuestados clasificados según su género (Transmetro).....	40
Figura 6. Usuarios encuestados clasificados según su género (Transcaribe).	40
Figura 7. Usuarios encuestados clasificados según su edad (Transmetro).	41
Figura 8. Usuarios encuestados clasificados según su edad (Transcaribe).....	41
Figura 9. Usuarios encuestados clasificados según su estrato social (Transmetro).....	42
Figura 10. Usuarios encuestados clasificados según su ocupación Transmetro).....	42
Figura 11. Usuarios encuestados clasificados según su nivel educativo (Transmetro).	43
Figura 12. Usuarios encuestados clasificados según su nivel educativo (Transmetro).	43
Figura 13. Usuarios encuestados clasificados según su nivel educativo (Transmetro).	44
Figura 14. Frecuencia de viaje de usuarios encuestados (Transmetro).	44
Figura 15. Frecuencia de viaje de usuarios encuestados (Transcaribe).	45
Figura 16. Frecuencia de viaje de usuarios encuestados (Transmetro).	45
Figura 17. Frecuencia de viaje de usuarios encuestados (Transcaribe).	46
Figura 18. Nivel de seguridad del sistema de transporte publico Transmetro según usuarios encuestados..	46
Figura 19. Nivel de seguridad del sistema de transporte publico Transcaribe según usuarios encuestados..	47

Figura 20. Porcentaje de usuarios que han presenciado situaciones de acoso en el sistema de transporte público Transmetro.	47
Figura 21. Porcentaje de usuarios que han presenciado situaciones de acoso en el sistema de transporte público Transcaribe.	48
Figura 22. Porcentaje de usuarios que han experimentado situaciones de acoso en el sistema de transporte público Transmetro.	48
Figura 23. Porcentaje de usuarios que han experimentado situaciones de acoso en el sistema de transporte público Transcaribe.	49
Figura 24. Porcentaje de víctimas de acoso en el sistema de transporte publico Transmetro según su género.	49
Figura 25. Porcentaje de víctimas de acoso en el sistema de transporte publico Transcaribe según su género.	50
Figura 26. Porcentaje de usuarios que han experimentado situaciones de acoso de acuerdo con el escenario (Transmetro).	50
Figura 27. Porcentaje de usuarios que han experimentado situaciones de acoso de acuerdo con el escenario (Transcaribe).	51
Figura 28. Reacción de los usuarios que experimentaron situaciones de acoso en el sistema de transporte publico Transmetro.	51
Figura 29. Reacción de los usuarios que experimentaron situaciones de acoso en el sistema de transporte publico Transcaribe.	52
Figura 30. Medidas preventivas tomadas por los usuarios que experimentaron situaciones de acoso en el sistema de transporte publico Transmetro.	52

Figura 31. Medidas preventivas tomadas por los usuarios que experimentaron situaciones de acoso en el sistema de transporte publico Transcaribe.	53
Figura 32. Motivos por los que los usuarios que experimentaron situaciones de acoso continúan haciendo uso del sistema de transporte publico Transmetro.	53
Figura 33. Motivos por los que los usuarios que experimentaron situaciones de acoso continúan haciendo uso del sistema de transporte publico Transcaribe.	54
Figura 34. Motivos por los que los usuarios que experimentaron situaciones de acoso continúan haciendo uso del sistema de transporte publico Transcaribe.	54
Figura 35. Motivos por los que los usuarios que experimentaron situaciones de acoso continúan haciendo uso del sistema de transporte publico Transcaribe.	55
Figura 36. Percepción del nivel de riesgo ante la probabilidad de experimentar un robo en diferentes escenarios del sistema de transporte publico Transmetro.	56
Figura 37. Percepción del nivel de riesgo ante la probabilidad de experimentar un robo en diferentes escenarios del sistema de transporte publico Transcaribe.	56
Figura 38. Percepción del nivel de riesgo ante la probabilidad de ser acosado sexualmente en diferentes escenarios del sistema de transporte publico Transmetro.	57
Figura 39. Percepción del nivel de riesgo ante la probabilidad de ser acosado sexualmente en diferentes escenarios del sistema de transporte publico Transcaribe.	58
Figura 40. Percepción del nivel de riesgo ante la probabilidad de estar acompañado en diferentes escenarios del sistema de transporte publico Transmetro.	58
Figura 41. Percepción del nivel de riesgo ante la probabilidad de estar acompañado en diferentes escenarios del sistema de transporte publico Transcaribe.	59

Figura 42. Percepción del nivel de riesgo en horas de la noche en diferentes escenarios del sistema de transporte publico Transmetro. 60

Figura 43. Percepción del nivel de riesgo en horas de la noche en diferentes escenarios del sistema de transporte publico Transcaribe. 60

Figura 44. Percepción del nivel de gravedad de los usuarios del sistema de transporte publico Transmetro frente a distintas situaciones. 61

1. Introducción

La violencia contra la mujer es una de las violaciones de los derechos humanos más graves y se ha convertido también en una de las más tolerables en el mundo; este tipo de violencia se refiere no sólo a aquella de carácter físico o a la dirigida a una persona debido al género que él o ella tiene, sino que también se relaciona con las expectativas sobre el papel que él o ella deba cumplir en una sociedad o cultura (ONU Mujeres, 2015). Afanador & Caballero, (2012) afirman que, desde la infancia, las mujeres están sometidas a reglas de comportamiento y sanciones más estrictas, si se comparan con las dispuestas para los hombres, en este caso, el hogar y la escuela son espacios propicios para el ejercicio del control informal.

Es necesario mencionar que, dentro de los distintos tipos de violencia existentes, se destacan el acoso y la violencia sexual como un problema universal que toma lugar en las calles, transporte público, centros educativos, lugares de trabajo, parques, mercados, e inclusive, en algunas ocasiones, el hogar (ONU Mujeres, 2015); entendiendo el acoso sexual como el conjunto de prácticas cotidianas, como frases, gestos, silbidos, sonidos de besos, tocamientos, masturbación pública, exhibicionismo, seguimientos (a pie o en auto), entre otras, con un manifiesto carácter sexual (Zermeño & Plácido, 2009). Una de las formas de violencia de género más practicadas es el acoso callejero debido a la brevedad de su duración, anonimato y poco definida penalización (Corazón, 2016). Sin embargo, la persistencia de estos sucesos acompañado de la no sanción ética o legal de los mismos, ha desarrollado cierta tolerancia hacia estas prácticas y permitido que sean consideradas como comportamientos normales (Medina y Zapana, 2016). Vallejo (2015) agrega que gran parte de la población parece habituada a dichas acciones y las aceptan como comunes e inofensivas, hecho que ha favorecido su invisibilidad como problema. Ahora bien, aunque esta modalidad de acoso es

practicada por hombres y mujeres, estudios realizados por el Instituto Nacional de la Juventud (2016) dejan ver que cuando el acoso callejero (tocaciones, persecuciones, silbidos u otros sonidos o ‘piropos’ u otros comentarios) es ejercido por un varón, de forma muy general, los sentimientos tienden a ser más desagradables tanto en hombres como mujeres. Considerando que el acoso callejero se desarrolla directamente en los sectores que componen el espacio público, entendido como un lugar de encuentro y socialización donde confluyen múltiples y diversos escenarios (Delgado, 2007); la fundación Thomson Reuters se permitió realizar un estudio en 15 importantes ciudades del mundo, que evidencian que estas prácticas afectan paralelamente el sistema de transporte público. Los resultados obtenidos revelan que 6 de cada 10 mujeres han sido acosadas al hacer uso de este servicio.

Rozas y Salazar, (2015) Afirman que se pueden observar efectos psicológicos significativos en las personas que han sido agredidas sexualmente en los medios de transporte y/o en las estaciones de acceso y/o paraderos, estas se ven obligadas a cambiar su estilo de vida, modificando las rutas de recorrido y horarios de viaje, modos de vestir e incluso dejando de lado el uso de estos medios de transporte. Por otra parte, la situación de vulnerabilidad que genera el elevado índice de agresiones sexuales contra las mujeres condiciona profundamente sus vidas cotidianas. Así, se ha destacado que esta situación hace conscientes a las mujeres de su propio cuerpo y por ello influye en su manera de vestirse, de caminar, de sentarse, entre otros. Sin embargo, conviene aclarar que la violencia sexual no se ha percibido siempre de la misma manera, puesto que en ella ha influido el paso del tiempo que va de la mano de las percepciones vinculadas a lo cultural y social (Afanador & Caballero, 2012), sin mencionar que el transporte público corresponde a un espacio en donde aún no se aborda el acoso y abuso sexual como expresión de la violencia de género (Rozas y Salazar, 2015).

Por lo tanto, el presente estudio se desarrolla a partir del análisis de los riesgos a los que se ven expuestos los usuarios de la ciudad de Barranquilla y su área metropolitana al hacer uso del sistema de transporte público *Transmetro*, entendiendo por ‘riesgo’ cualquier acto que perjudique o amenace el libre desarrollo de los usuarios, por lo que, se entiende que para analizar las situaciones de acoso es necesario entonces analizar no solo la cultura y el comportamiento social de los individuos, sino también las percepciones y conceptos que poseen los mismos sobre temas como violencia, acoso y seguridad.

2. Objetivos del Proyecto

2.1. Objetivo General

Evaluar las situaciones de violencia y/o acoso sexual en los sistemas integrados de transporte masivo Transmetro y Transcaribe, teniendo en cuenta las variables que afectan la percepción de seguridad y las situaciones experimentadas por los usuarios del servicio.

2.2. Objetivos Específicos

- ✓ Evidenciar los distintos tipos de violencia y/o acoso sexual que experimentan los usuarios del sistema de transporte público.
- ✓ Identificar la proporción de usuarios que han sido víctimas de algún tipo de violencia y/o acoso sexual durante el uso del sistema de transporte público.
- ✓ Determinar los factores que afectan la percepción de seguridad de los usuarios en distintas situaciones durante el uso del sistema de transporte público.
- ✓ Proponer estrategias que permitan mitigar los casos de acoso con base en los resultados obtenidos.

.

3. Estado del Arte

La violencia sexual corresponde a un tópico ampliamente polémico, considerando que el porcentaje más alto de violencia sexual se presenta en lugares públicos o medios de transporte (Mohammed & Hashish, 2015). A nivel mundial, se han desarrollado numerosos estudios al respecto, la investigación realizada por Tiznado-Aitiken y Oliva (2017), por ejemplo, describe algunos factores generadores de inseguridad en los usuarios de transporte, entre los que se encuentran las pocas o muchas personas en el bus y/o estación, actos o palabras de tipo sexual, viajar solo(a), viajar en horas de la noche, presencia de vendedores ambulantes en estaciones y/o paraderos, entre otros.

Ahora bien, los usuarios de este modo de transporte se exponen constantemente a riesgos de ser agredido sexualmente; basados en lo ya mencionado, INJUV (2016) llevó a cabo un estudio que le permitiría conocer el sentimiento que genera un acoso de tipo verbal o no verbal según el género de quien lo realiza, teniendo en cuenta que las agresiones no verbales, las miradas morbosas y la obstrucción del paso constituyen los casos más comunes de acoso, seguido en menor grado por los guiños (Romero, Gaspar, Torres, Jiménez & Cruz, 2016). Meza (2013) y Corazón (2016) siguiendo esta metodología agregaron que este tipo de sucesos generan consecuencias físicas y psicológicas en las víctimas, obligando en la mayoría de los casos a que los usuarios cambien su estilo de vida, modifiquen las rutas de recorrido y/o horarios de viaje (Flores, 2014), modo de vestir (Medina & Zapana, 2016) e incluso dejen de lado el uso de estos medios de transporte (Rozas & Salazar, 2015); sin mencionar los sentimientos como el temor, enojo, vergüenza e indignación provocados por estas interacciones (Medina y Zapana, 2016). Lo anterior, está directamente relacionado con la percepción de seguridad de cada individuo, Toro y Ochoa (2017) a través del desarrollo de grupos focales establecieron las distintas

percepciones de seguridad de hombres y mujeres frente al espacio público; considerando escenarios como espacios oscuros y solitarios, ante los que las mujeres refirieron percibir mayores niveles de inseguridad que los hombres (Valadez & Ríos, 2014), explicando el hecho de que tanto por hombres como por mujeres, el género femenino se considere más expuesto al peligro en cualquiera que sea la situación, sin importar el horario (García, Rosas, León & Ortega, 2016), teniendo en cuenta que según Herrera y Expósito (2013) las mujeres tienden a percibir, en mayor medida que los hombres, los comportamientos de acoso sexual como tal, así como también consideran más negativas las consecuencias derivadas de estos. Esta conducta se ve reflejada en que aproximadamente el 90% de las denuncias hechas en módulos de seguridad están relacionadas con la violencia sexual contra la mujer (Dunckel-Graglia, 2013).

Considerando un aumento constante en las cifras de víctimas en todo el mundo, ciudades como Ciudad de México, por ejemplo, en pro de generar soluciones que garantizaran la disminución de violencia de este tipo en espacios públicos, decide asignar dos vagones del tren para uso exclusivo de mujeres y niños en el año 2002, que seis años después se convirtió en de una red de transporte exclusivo diseñado para la protección de la integridad de mujeres y niños (Romero, Gaspar, Torres, Jiménez & Cruz, 2016). Esta búsqueda de soluciones involucra, de hecho, a distintos países, en general, Chile, Colombia, México y el Perú han suscrito acuerdos internacionales relacionados con la igualdad de género, sin embargo, ninguno de los países mencionados cuenta con legislación específica en vigor que aborde el acoso en el transporte público y/o en la infraestructura de acceso entre otros espacios públicos (Rozas y Salazar, 2015). A pesar que en Colombia se han presentado una cantidad considerable de casos de acoso sexual, especialmente en ciudades como Bogotá y Barranquilla, se han desarrollado muy pocos estudios que permitan la generación de soluciones con alto porcentaje de efectividad. Por lo tanto, el

presente estudio pretende determinar las variables que influyen en la percepción de seguridad de los usuarios del servicio de transporte público *Transmetro* de la ciudad de Barranquilla, considerando los casos de acoso sexual, el comportamiento y reacción de las víctimas ante los incidentes experimentados, además de aspectos intrínsecos de la población tales como su cultura, costumbres e incluso su ubicación geográfica.

4. Marco de Referencia

4.1. Contextualización

La ciudad de Barranquilla está localizada en el vértice nororiental del departamento del Atlántico, sobre la orilla occidental del Río Magdalena, a 7.5 km de su desembocadura en el Mar Caribe. Políticamente, Barranquilla limita al oriente con el departamento del Magdalena, al norte con el municipio de Puerto Colombia y con el Mar Caribe, al occidente con los municipios de Puerto Colombia, Galapa y Tubará, y al sur con el municipio de Soledad.

Además, debido a su importancia en el sector de la economía nacional, es considerada uno de los lugares que recibe más turistas en Colombia, en conjunto con Cartagena de Indias (al suroccidente) y Santa Marta (al nororiental), según la Alcaldía Distrital de Barraquilla.

La ciudad de Barranquilla y su área metropolitana, cuenta con el Sistema Integrado de Transporte Masivo *Transmetro*, que opera desde el 7 de abril de 2010, convirtiéndola en la quinta ciudad del país (además de Bogotá, Pereira, Cali, Bucaramanga y Cartagena) en implementar e inaugurar este tipo de sistema de transporte que consiste en buses articulados que viajan por carriles exclusivos de las principales avenidas de la ciudad con paraderos fijos. Su horario de operación va desde las 5:00 am hasta las 10:30 pm.

El sistema consta de dos rutas troncales: la primera, se encuentra ubicada sobre la avenida Murillo, desde la prolongación en el vecino municipio de Soledad hasta la intersección con la avenida Olaya Herrera. Recorre la ciudad de Sur a Norte, iniciando desde el portal de soledad; la Segunda, es la troncal Olaya Herrera, ubicada sobre la carrera 46, desde su intersección con la calle 30 hasta el estadio Romelio Martínez. Recorre la ciudad de Oriente a Occidente e inicia en el Portal de Barranquillita.

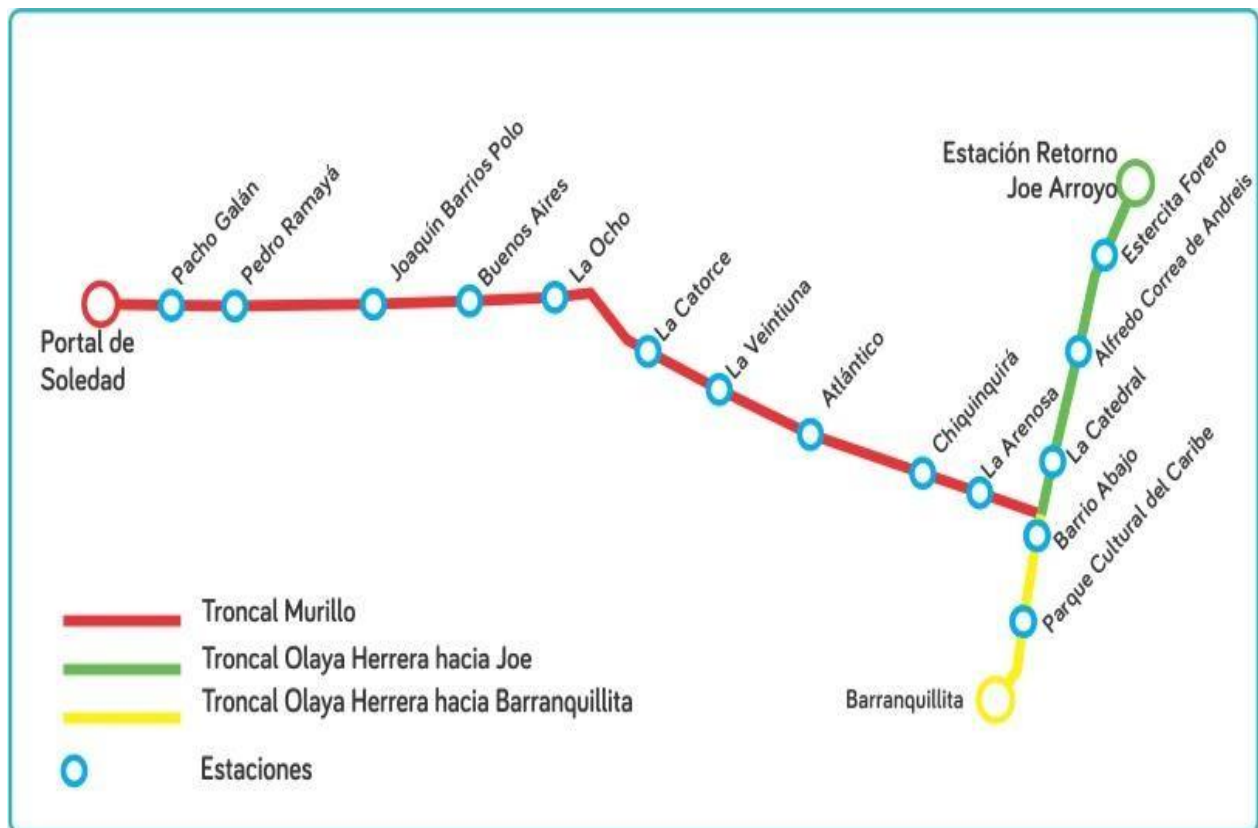


Figura 1. Rutas troncales del sistema de transporte público Transmetro. Fuente: Sitio web Transmetro. Disponible en: <http://www.transmetro.gov.co/mi-sistema/rutas.html>

4.2.Marco Teórico – Conceptual

4.2.1. Acoso sexual

El acoso sexual es un conjunto de acciones que abarcan desde comentarios, gestos, silbidos, sonidos de besos, masturbación pública, exhibicionismo, entre muchos otros., con insinuación sexual. Estas prácticas revelan relaciones de poder entre géneros, puesto que los hombres son los que suelen ejercerla mayormente sobre las mujeres, en la mayoría de casos desconocidas para ellos (Stanko, 1995). Esto supone que el acoso sexual incluiría conductas sexuales físicas, verbales y no verbales no deseadas que la persona destinataria no sabe cómo afrontar o manejar (Nielsen, Bjorkelo, Notelaers y Einaresen, 2010).

La Ley de Prevención y Sanción del Hostigamiento Sexual, ley 27942, define el acoso sexual como “la conducta física o verbal reiterada de naturaleza sexual no deseada o rechazada, que afecta la dignidad, así como los derechos fundamentales de la persona agraviada, que se da en el contexto de relaciones de autoridad o dependencia, pero también con prescindencia de jerarquías” (Bardales & Ortiz, 2012)

Además, el acoso sexual en espacios públicos incide negativamente en la posibilidad de acceder a mejores condiciones de vida, pues reduce su capacidad de estudiar, trabajar y participar plenamente en la vida pública, acceder a servicios esenciales y a disfrutar de oportunidades culturales y de ocio (ONU Mujeres, 2016). Sin mencionar que tiene el potencial de impactar en la percepción de seguridad en lugares públicos y en limitar su libertad de movimiento y acceso, dicho impedimento afectaría negativamente el bienestar social y económico de los ciudadanos (Fileborn, 2013).

4.2.2. Violencia sexual

Se denomina violenta toda acción que tiende a negar la subjetividad del individuo, entendida como la “capacidad de actuar, de constituir su propia existencia, de comprometerse, de hacer elección”. De esta forma no sólo la sujeción física atenta contra el sujeto, sino que otro tipo de presiones de índole moral, simbólica, institucional o incluso estructural pueden ser catalogadas, igualmente, como violencia (Wieviorka, 2006). La violencia sexual corresponde a toda acción u omisión que amenaza, pone en riesgo o lesiona la libertad, seguridad, integridad y desarrollo psicosexual de la mujer, como miradas o palabras lascivas, hostigamiento, practica sexuales no voluntarias, acoso, violación, explotación sexual comercial, trata de personas para la explotación sexual o el uso denigrante de la imagen de la mujer (Zermeño & Plácido, 2009).

4.2.3. Transporte público

El transporte público, permite el traslado masivo de personas de un lugar a otro dentro de una ciudad, son regulados u operados por un organismo estatal, y se considera público por ser un servicio de interés para la sociedad en general, independientemente de quien realice su prestación. A su vez, es un elemento facilitador en el proceso de expansión de oportunidades, que contribuye al éxito de las políticas de inclusión social. La conectividad entre territorios y personas, producto del transporte público, promueven la cohesión, integridad e identidad (Garcia-Schilardi, 2013); un sistema de transporte público urbano competitivo, accesible y de calidad puede convertirse en una alternativa efectiva de cambio modal, siempre y cuando se determine cuáles son los atributos que este medio de transporte debe poseer para impulsar un cambio en los desplazamientos habituales de los usuarios. Las razones que impulsan al uso del transporte público son de carácter más sociológico y personal, donde el factor clave puede deberse a razones demográficas y a la percepción personal o subjetiva del usuario (Thevathasan & Balachandran, 2007), o bien a la experiencia negativa o positiva que el usuario haya percibido mediante el uso del mismo (Boisvert, 1998).

4.2.4. Percepción de seguridad

La percepción es un proceso psicológico básico a través del cual la persona recibe a través de todos los sentidos imágenes, impresiones o sensaciones para conocer el mundo (Cruz, 2012). A su vez, es un tema que se ha estudiado en los últimos años a través de investigaciones empíricas, en las cuales se han logrado establecer diversas hipótesis y teorías sobre causas y efectos. Así, percepción de seguridad es considerada una emoción que requiere una base cognitiva y un juicio axiológico en el sentido de que se debe considerar que lo temido es algo peligroso o amenazante por ciertas razones (Kessler, 2009). Además, se tiene miedo a algo que

se considera una amenaza y/o hace sentir vulnerables ante el riesgo. También, se define como la percepción que una persona tiene de ser víctima de un delito, independientemente de la probabilidad (Vilalta, 2009).

Desde el punto de vista social, la percepción de (in)seguridad es considerado un problema público, puesto que afecta los ciudadanos de diversas maneras, puede estimular y acelerar la decadencia de los barrios y hacer que los individuos se retiren física y psicológicamente de la vida comunitaria, lo anterior, debilita los procesos informales de control social que inhibe la delincuencia y el desorden y se produce una disminución de la vida organizativa y la capacidad de movilización de un barrio (Skogan, 1986).

4.2.5. Análisis factorial

El análisis factorial se ha convertido en una de las técnicas estadísticas más utilizadas en la actualidad, especialmente en las áreas sociales y médicas, su función es reducir la cantidad de datos para encontrar grupos homogéneos de variables a partir de un conjunto numeroso de variables. Este modelo puede extenderse fácilmente a la tarea de ordenamiento de más de 2 objetos, frente a (p) alternativas de respuesta, ordenando los ítems desde p , el que más le representa, hasta 1, el que menos le representa (Ximénez & Calderón, 2012).

4.2.6. Regresión logística binaria

Los modelos de regresión logística explican el comportamiento de una variable denominada variable endógena o dependiente en función de los valores que tomen otras variables denominadas exógenas o explicativas; la regresión logística se ha aplicado para modelar una amplia variedad de datos de transporte, utilizado para observar restricción de seguridad como una función de la aplicación de la ley y otros factores. White & Washintong (2001).

El objetivo de este método, igual que la regresión lineal, es identificar un modelo adecuado que describa la relación entre una variable dependiente binaria y un conjunto de variables independientes directamente o indirectamente sobre el resultado, y que las variables independientes se utilicen para explicar o predecir resultados, dependiendo de los objetivos del estudio particular. Por tanto, para la regresión logística el dependiente es la proporción o población o probabilidad (P), y el resultante indica la presencia de una condición generalmente adaptada mediante una variable del indicador binario codificada como 1 o 0. Así en el conjunto de datos se podría codificar el sexo de una mujer como 1 y 0 para hombres (Washington, Karlaftis, & Mannering, 2003).

Los parámetros obtenidos para las variables independientes pueden ser usados para estimar razones de probabilidad (odds ratios) para cada una de las variables independientes en el modelo. Se llama odds al siguiente cociente de probabilidades:

$$\frac{P(X=1)}{1-P(X=1)} = \exp(\beta_1 + \beta_2 X_2 + \dots + \beta_n X_n) \quad (1)$$

El logit es el logaritmo natural \ln (base Euler) de las probabilidades, o razón de probabilidad, de que la variable dependiente sea 1, de manera que

$$\text{logit}(P) = \ln\left(\frac{P}{1-P}\right) = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \dots + \beta_n X_n \quad (2)$$

Donde β_0 es la constante del modelo y el parámetro β_i son los parámetros estimados para las variables independientes ($X_i, i = 1, \dots, n$ el set de variables independientes). La probabilidad P se encuentra en el rango de 0 a 1, mientras que el logaritmo natural $\ln(P/(1-P))$ se encuentra en el rango del infinito negativo al infinito positivo. El modelo de regresión logística explica una relación curvilínea entre la elección binaria Y , y las variables predictoras X_i , las cuales pueden ser continuas o discretas.

4.3.Antecedentes

A continuación, se señalan algunos estudios relacionados con la inseguridad, violencia y/o acoso sexual en los distintos sistemas de transporte público alrededor del mundo.

4.3.1. Violencia y/o acoso sexual a nivel mundial

La violencia contra las mujeres y las niñas persiste en todos los países del mundo como una violación no menos grave de los derechos humanos y un obstáculo importante para lograr la igualdad de género, el desarrollo y la paz según (UNICRI, 2008). Este tipo de violencia se refiere no sólo a aquella dirigida a una persona debido al género que él o ella tiene, sino también a las expectativas sobre el papel que él o ella deba cumplir en una sociedad o cultura (ONU Mujeres, 2015). El acoso y la violencia sexual debido a la alta cantidad de casos que se han presentado a lo largo de los últimos diez años en el mundo, son considerados un problema universal que toma lugar en las calles, transporte público, escuelas, universidades, lugares de trabajo, parques, mercados, e inclusive, en algunas ocasiones, el hogar (ONU Mujeres, 2015).

Ejemplos claros se evidencian en Londres, donde a través de estudios realizados en el año 2012 se evidenció que el 43% de mujeres jóvenes afirmó haber sufrido acoso sexual en la calle solamente durante el año pasado. (La Coalición para poner fin a la violencia contra las mujeres, 2012). En Port Moresby (Papua Nueva Guinea), un estudio diagnóstico reveló que más del 90% de las mujeres y niñas han padecido alguna forma de violencia sexual en el transporte público. En Kigali (Ruanda), un estudio línea base reveló que al 55% de las mujeres le preocupa ir a centros educativos cuando oscurece. En Nueva Delhi (India), 92 % de las mujeres sufrió algún tipo de violencia sexual en espacios públicos a lo largo de su vida (ONU Mujeres, 2014).

En Estados Unidos, por su parte, bajo el alero de la Organización “Stop Street Harassment” (“Detener el Acoso Callejero”), en un estudio realizado en el año 2008, declaran lo siguiente: 95% de las/los entrevistados han sido acosados con miradas lascivas, 68% de ellas más de 26 veces en su vida; 95% de ellas ha recibido silbidos o bocinazos, 87% comentarios de connotación sexista, 82% gestos vulgares, 81% comentarios sexuales, 77% besos, 62% obstrucción de camino, 57% tocaciones, 37% masturbación pública, 27% acoso grave (no especificado).

4.3.2. Acoso y/o violencia sexual en Latinoamérica

En América Latina las principales víctimas de acoso en el espacio público, tanto en la calle como en el transporte público, son las jóvenes. En Lima, por ejemplo, 9 de cada 10 mujeres entre 18 y 29 años han sido víctimas de acoso callejero (2013), En Bogotá y Ciudad de México 6 de cada 10 mujeres ha vivido alguna agresión sexual en el transporte público (2014), y en el caso de Chile 5 de cada 10 mujeres entre 20 y 29 años declaran haber vivido acoso sexual callejero (2015) (Madan & Nalla, 2015); en los últimos diez años, instituciones como la Dirección General Adjunta de Estudios, Legislación y Políticas Públicas del Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (Ciudad de México) reporta que los casos de acoso sexual han aumentado de manera significativa.

En Chile, el Servicio Nacional de la Mujer (SERNAM) en el año 2012, realizó una encuesta sobre agresiones sexuales en espacios públicos, con una muestra de 40% de hombres y 60% de mujeres entre 18 y 65 años, en donde un 79% de las mujeres entrevistadas relata sentirse insegura, en contraste con los hombres que un 59% de ellos se siente inseguro. Cabe mencionar y destacar que al momento de preguntar específicamente sobre el origen de las acciones de acoso sexual callejero, un 57.85% de la población entrevistada percibe que es una enfermedad que

tiene que ver con “no poder controlar los impulsos”, y es justamente este pensamiento el que hace que otro 51.24% perciba que “en realidad no hay forma de evitar el acoso”.

Adicionalmente, en el año 2016, OCAC (Observatorio Contra el Acoso Callejero) Chile, realiza un estudio en la Región Metropolitana con el fin de conocer la percepción de las personas sobre el acoso sexual callejero; la muestra esta vez es de 800 casos (69,3% mujeres, 30,3% hombres). Los resultados arrojan que el 85% de las mujeres ha sufrido acoso sexual callejero en los últimos 12 meses versus el 55% de los hombres dentro del mismo período de tiempo. (Bourdieu, 2000). En Perú, el Instituto de Opinión Pública de la Pontificia Universidad Católica del Perú (2012) realizó un estudio en Lima y el Callao, del total de la muestra de las personas entrevistadas, el 80% de ellas declaran haber sufrido algún tipo de acoso sexual callejero dentro del período de 6 meses; las mujeres doblan la cantidad de hombres que han sufrido acoso sexual callejero.

El estudio “Ella se mueve segura: Mujer, seguridad y transporte público” es parte de la investigación internacional “Safe and sound” encabezada por Heather Allen, la Fundación FIA y CAF, el Banco de Desarrollo para América Latina, desarrollada en tres ciudades latinoamericanas, Quito, Buenos Aires y Santiago, tuvo como objetivo identificar características relevantes del acoso a mujeres, partiendo de los aspectos que generan inseguridad en los usuarios de transporte público, dentro de los resultados obtenidos se tiene los siguientes:

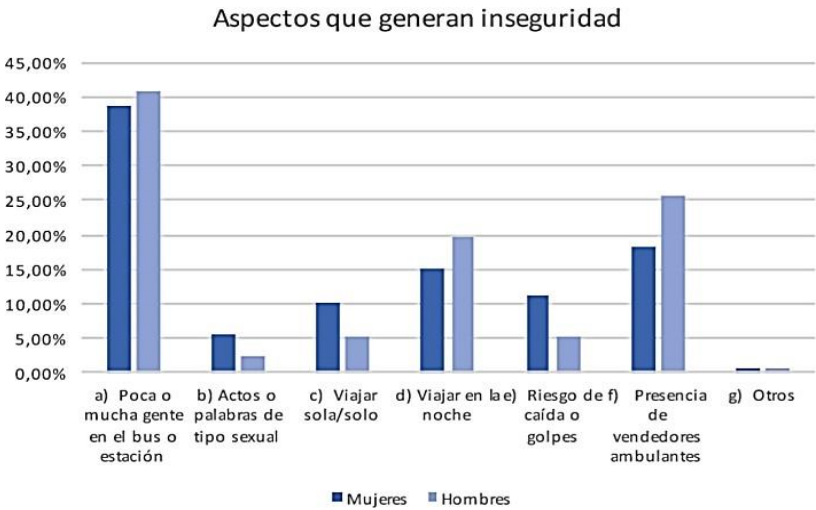


Figura 2. Aspectos que generan inseguridad en el sistema TROLE en Quito, Ecuador. Fuente: Estudio “Ella se mueve segura mujeres y transporte público”. Quito, 2017.

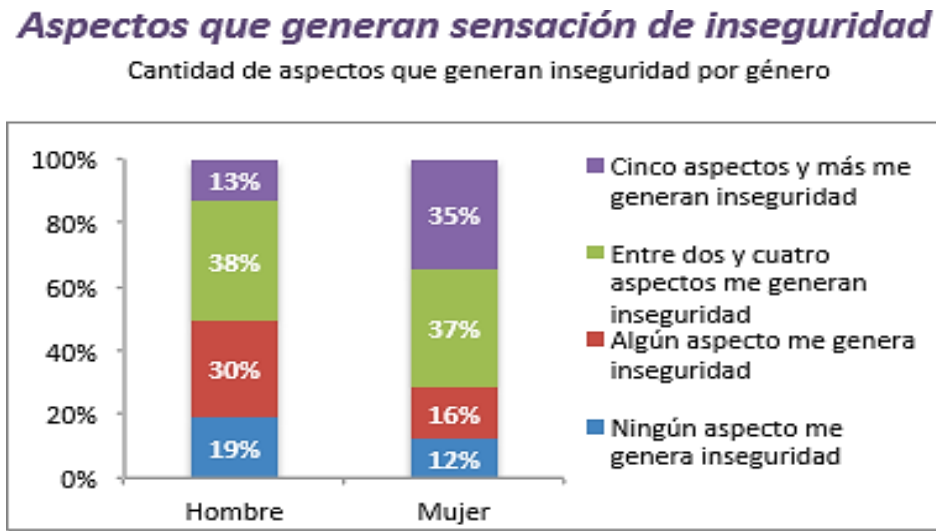


Figura 3. Aspectos que generan inseguridad en Buenos Aires, Argentina. Fuente: Estudio “Ella se mueve segura mujeres y transporte público”. Argentina, 2017.

El aspecto que más sensación de inseguridad genera es viajar de noche (18%), seguido de que haya mucha gente que viaja dentro del colectivo/ vagón (17%) y en tercer lugar la caminata hacia la parada o la estación de tren/subte. AMBA (2017).

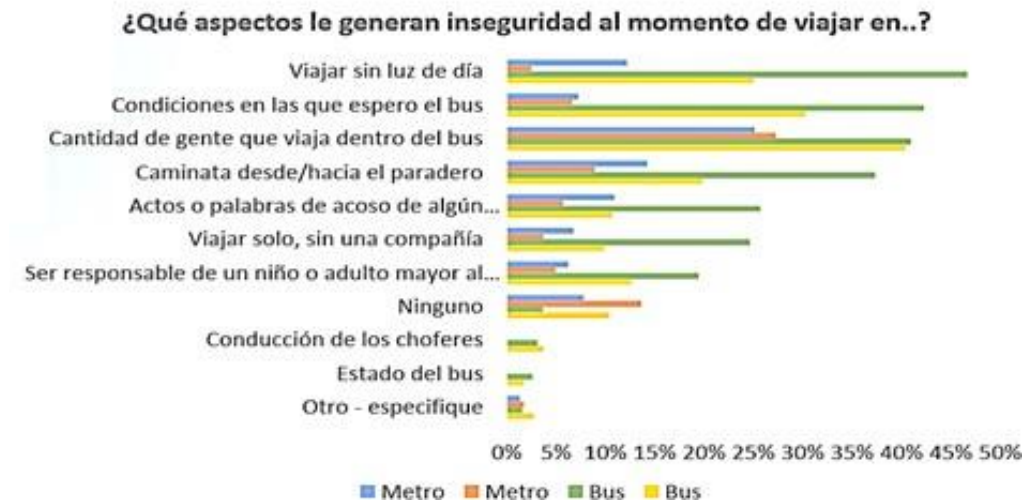


Figura 4. Aspectos que generan inseguridad en Santiago de Chile. Fuente: Estudio “Ella se mueve segura mujeres y transporte público”. Chile, 2017.

En los resultados obtenidos se encuentra que, para ellas existen una mayor variedad de factores de riesgos: 1 de cada 2 mujeres considera que viajar sin luz de día es un factor de riesgo. 2 de cada 5 asegura que la cantidad de gente que viaja en el bus, caminata desde/hacia el paradero, condiciones en la que espera el bus también lo es. Para ellos, la cantidad de gente que viaja es el principal factor de riesgos, tanto en el bus como en el metro. En segundo orden están las condiciones de espera del bus (Tiznado-Aitken y Oliva, 2017).

Verisk Maplecroft y el Instituto para la Economía y la Paz, posicionan a Colombia como uno de los países más inseguros, violentos y con mayor tasa de criminalidad de América latina, donde el maltrato físico o verbal hacia las mujeres toma cada vez más impulso, teniendo en cuenta la concepción del cuerpo como objeto y la poca tolerancia de las personas, sin mencionar, que la impunidad que se maneja en nuestro país con respecto a este tipo de

agresión contra las mujeres hace que se intensifique la sensación de impotencia e incertidumbre por parte de las víctimas. Teniendo en cuenta que Bogotá es estadísticamente considerada la capital con mayores casos de acoso sexual a mujeres en transporte público (Fundación Thomson Reuters, 2014).

5. Metodología

El estudio #MeToo: Muévete segura, mujeres y transporte público, se constituye en las etapas que se mencionan a continuación:

✓ Investigación

Durante el estudio realizado, se llevó a cabo una investigación previa, relacionada directamente con tópicos que involucran las diferencias e igualdades entre géneros, el uso del Sistema de Transporte Público, el acoso sexual, la violencia de género, la percepción de seguridad, entre otros. La información recolectada, permitió evidenciar que la problemática en cuestión corresponde a un tema cuya repercusión no solo a nivel local, sino también internacional; dejando ver, del mismo modo, casos reales de individuos que se han visto afectadas por esta problemática, además, de conocer algunas de las soluciones propuestas por distintas entidades para poner fin a dicho problema.

Algunas investigaciones llevadas a cabo por distintos autores a nivel internacional evidencian considerables cifras de víctimas de acoso sexual en transporte público, del mismo modo se evidencia la influencia que tiene la percepción de seguridad de los usuarios del sistema en el uso de espacios públicos. Esta etapa de investigación corresponde a un proceso de recolección de información que más adelante soportaría el presente estudio.

✓ Diseño de encuestas

Para el diseño de la encuesta que permitiría la recolección de información, se estableció el tipo de información esperada, con lo que se decidió hacer uso de una encuesta de preferencia revelada, y una encuesta de preferencia declarada, teniendo en cuenta un análisis factorial. Para ello, se tuvo en cuenta distintos factores que se relacionan directamente con la sensación de

seguridad e inseguridad de los usuarios del servicio de transporte público; entre las variables empleadas se encuentran el horario de viaje, la iluminación, la capacidad de los vehículos y/o espacios, la compañía y la vigilancia. La encuesta de preferencia revelada (encuesta PR) se constituye de datos específicos de los usuarios y una serie de preguntas relacionadas con información sobre la regularidad y motivo de uso del servicio, percepción ante distintos tipos de violencia, y si ha sido o no víctima de algún tipo de acoso sexual, a fin de conocer directamente los incidentes a los que se ven sometidos los usuarios del servicio.

Por otra parte, la encuesta de análisis factorial, en este caso, correspondiente a una encuesta de preferencia declarada (encuesta PD), pretende conocer las causas latentes que generan la relación entre las variables relacionadas, a partir del desarrollo de modelos que determinen la significancia de las mismas. Este tipo de encuesta está basada en una serie de imágenes que representan distintas situaciones establecidas, en este caso, por la combinación de las variables anteriormente mencionadas a través del software N-Gene.

Las variables estudiadas corresponden a horario, iluminación, congestión, compañía, y vigilancia, cada una de ellas cuenta con diferentes niveles en los que encontramos: horario día, horario noche; sin iluminación, poca iluminación, iluminado; vacío, pocos pasajeros, a capacidad, sobrecupo; compañía masculina, compañía femenina; sin vigilancia, vigilado por cámara, vigilado por policía. Esencialmente, el desarrollo de esta encuesta pretende identificar los factores que definen la percepción de seguridad de los usuarios frente a situaciones experimentadas desde la realidad por usuarios del sistema de transporte masivo. Es importante mencionar, que las imágenes utilizadas en las encuestas fueron tomadas por las estudiantes a lo largo de distintos viajes en el Sistema de Transporte Publico Transmetro en diferentes horas del día

✓ **Toma de Datos**

Se realizaron las encuestas PD y PR a una muestra de 500 usuarios en las instalaciones del Servicio de Transporte Publico Transmetro en la ciudad de Barranquilla y 500 usuarios del servicio de Transporte publico Transcaribe en la ciudad de Cartagena. Las encuestas de preferencia declara (PD) dividida en tres escenarios, bus, paradero y estación, fue realizada de manera aleatoria al total de la muestra estudiada, sin embargo, se tenía en cuenta el lugar donde se encontraba el encuestado para la selección de encuesta. Se clasificó la información teniendo en cuenta variables como el género, la edad, ocupación, ingresos mensuales, entre otros, con el fin de describir la población estudiada de acuerdo con su información socioeconómica.

A cada usuario le fue realizada una encuesta de preferencia revelada, y una encuesta de preferencia declarada que corresponde a dos bloques constituidos de cuatro situaciones cada una. Para la ejecución de dichas encuestas se solicitó al sistema de transporte público Transmetro una autorización que permitiera la toma de datos a los usuarios dentro de las instalaciones del servicio.

✓ **Análisis estadístico**

Las encuestas de preferencia revelada, que en su primera parte contienen datos socioeconómicos, permitieron clasificar la muestra por, género, edad, estrato, ingresos y demás, con los cuales se describieron las características de la población, mediante medidas de resumen, graficas o tablas. A partir de las respuestas recolectadas en la segunda parte de la encuesta PR se analizaron los comportamientos de los usuarios, situaciones experimentadas durante el uso del servicio relacionadas con el acoso sexual, reacciones y comportamientos adoptados por los usuarios.

✓ **Modelación estadística**

En la primera fase de la modelación se creó una base de datos que mostraba la estructura de cada una de las encuestas realizadas durante el estudio. Las encuestas de preferencia declarada (PD), conformadas por cuatro situaciones por bloque fue aplicada a 1000 usuarios del sistema integrado de transporte masivo en la ciudad de Barranquilla y Cartagena, cada encuesta contenía dos bloques, dando un total de 8000 situaciones estudiadas. La modelación fue realizada mediante el modelo estadístico de regresión logística (RL) binaria multivariante, ejecutado mediante el programa SPSS (Statistical Package for the Social Sciences), la variable dependiente dicotómica (0/1), que en nuestro caso está condicionada por dos opciones (SI-NO), permitió la asociación y/o relación con las variables independientes (iluminación, congestión, capacidad, compañía y horario) y las variables socioeconómicas (genero, edad y estrato).

Mediante la Regresión logística se expresa la probabilidad de que los usuarios de los sistemas de transporte público se sientan seguros en determinadas situaciones, buscando entre todos los posibles modelos, el que diera una predicción más precisa y valida de la respuesta estudiada, teniendo en cuenta la significancia de cada de las variables.

6. Resultados y Análisis

A continuación, se muestran los resultados obtenidos tras la aplicación de las encuestas realizadas a los usuarios de los sistemas de transporte publico Transmetro y Transcaribe que funcionan en las ciudades de Barranquilla y Cartagena, respectivamente.

6.1. Resultados estadísticos

Los resultados estadísticos corresponden a los datos obtenidos a partir de las encuestas, y que pueden ser analizados a partir de gráficas y diagramas.

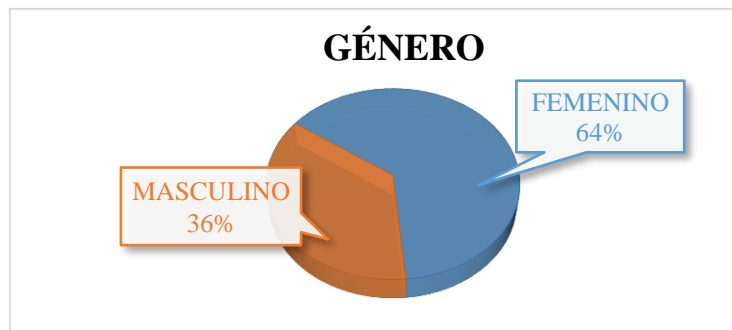


Figura 5. Usuarios encuestados clasificados según su género (Transmetro). Fuente: Propia.

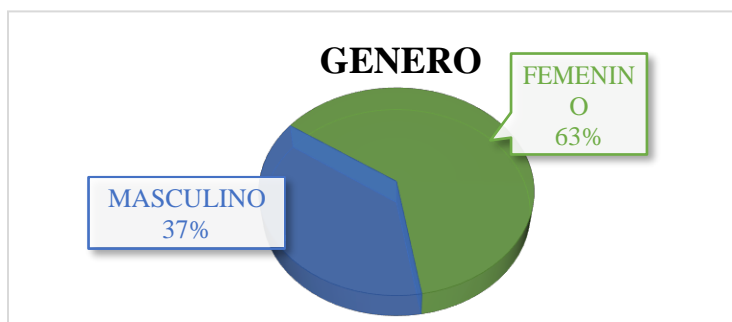


Figura 6. Usuarios encuestados clasificados según su género (Transcaribe). Fuente: Propia.

En las figuras 5 y 6 se puede observar el porcentaje de usuarios encuestados, clasificados según su género para cada sistema de transporte, considerando que el tamaño total de la muestra

corresponde a 500 usuarios por sistema. En ambos casos, se evidencia que la cantidad de mujeres encuestadas es considerablemente mayor a la cantidad de hombres encuestados.

Las siguientes figuras corresponden la clasificación de la muestra según rangos edad previamente establecidos.

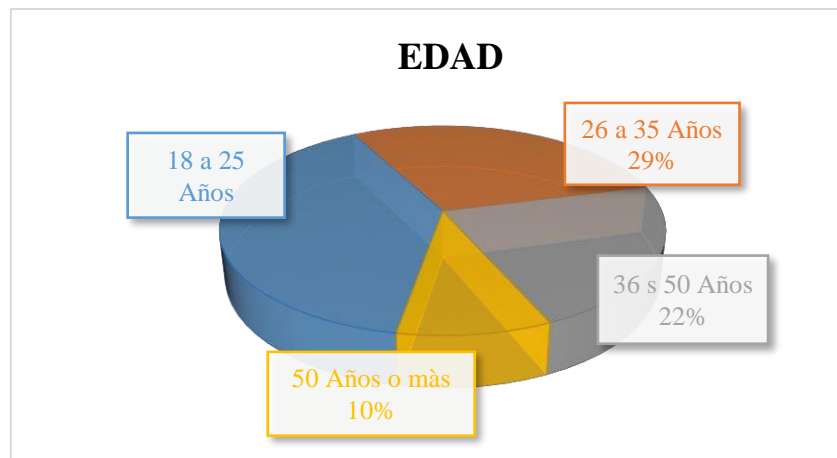


Figura 7. Usuarios encuestados clasificados según su edad (Transmetro). Fuente: Propia.

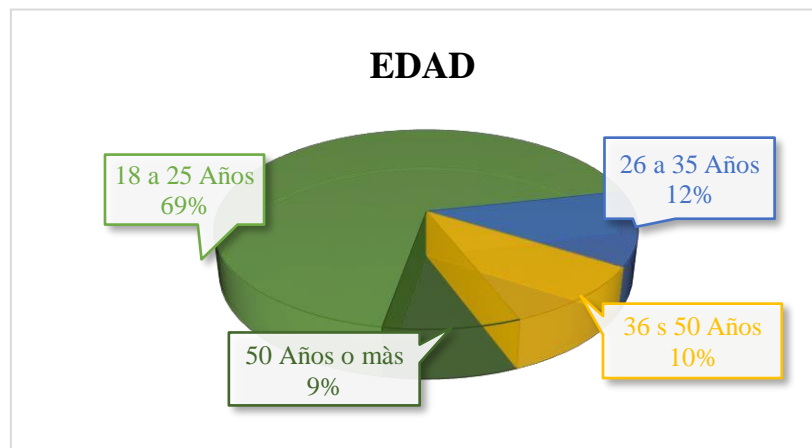


Figura 8. Usuarios encuestados clasificados según su edad (Transcaribe). Fuente: Propia.

En las figuras 7 y 8 se observa que la mayoría de las personas encuestadas corresponde a usuarios entre los 18 a 25 años de edad; teniendo en cuenta a pesar de esto, esta fracción de la muestra es significativamente mayor en la ciudad de Cartagena en comparación con la ciudad de Barranquilla.

Dentro de los resultados obtenidos en el estudio #Metoo: muévete segura, mujeres y transporte público se tuvo en cuenta variables como el estrato social, la ocupación y el nivel educativo, que permitió la caracterización de la muestra analizada. Los resultados porcentuales pueden observarse en las figuras 9, 10 y 11.

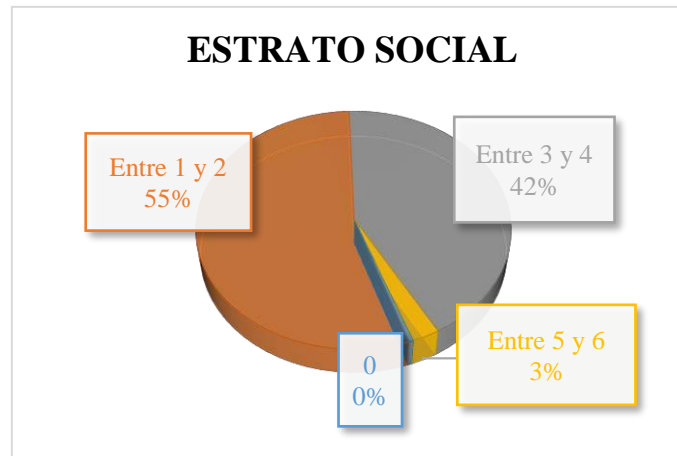


Figura 9. Usuarios encuestados clasificados según su estrato social (Transmetro). Fuente: Propia.

En la figura 9 se observa que el porcentaje más alto de personas encuestadas corresponde a habitantes de los estratos 1 y 2.

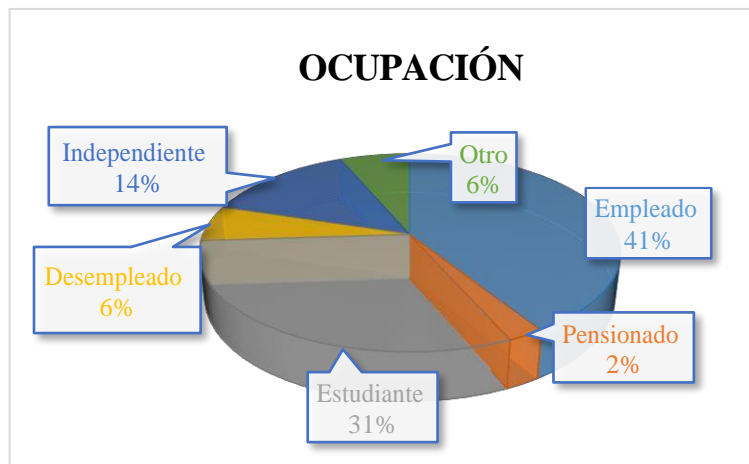


Figura 10. Usuarios encuestados clasificados según su ocupación (Transmetro). Fuente: Propia.

La figura 10, por su parte, revela la distribución de los usuarios encuestados de acuerdo con su ocupación, donde se percibe que la mayoría de los encuestados corresponden a personas empleadas y estudiantes.

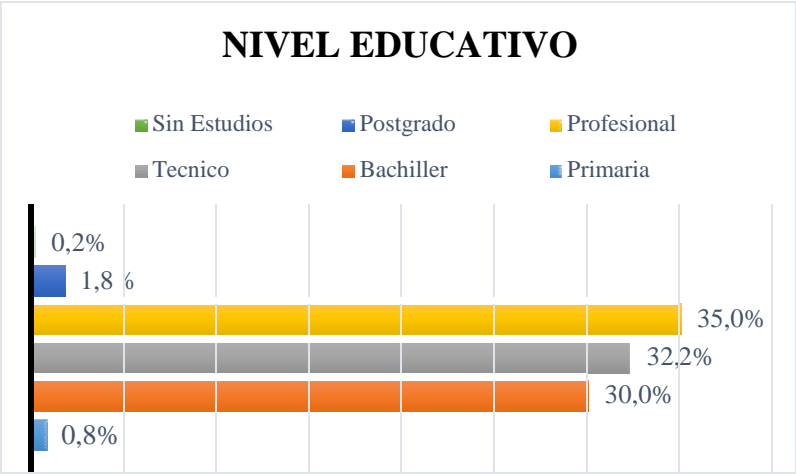


Figura 11. Usuarios encuestados clasificados según su nivel educativo (Transmetro). Fuente: Propia.

En este caso, se observa que los usuarios encuestados corresponden en su mayoría a bachilleres, técnicos y profesionales.

Por otra parte, la siguiente grafica muestra algunos de los motivos con que los usuarios hacen uso del servicio de transporte público Transmetro y Transcaribe.

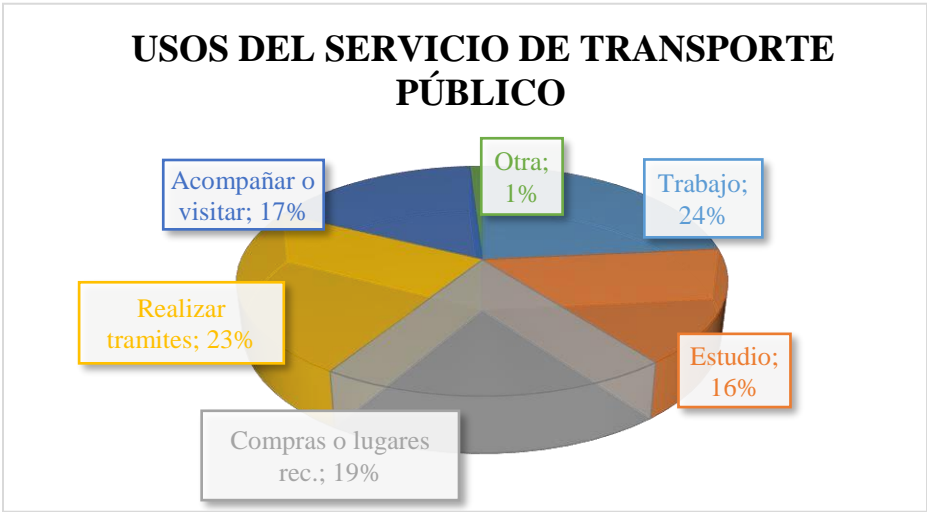


Figura 12. Usuarios encuestados clasificados según su nivel educativo (Transmetro). Fuente: Propia.

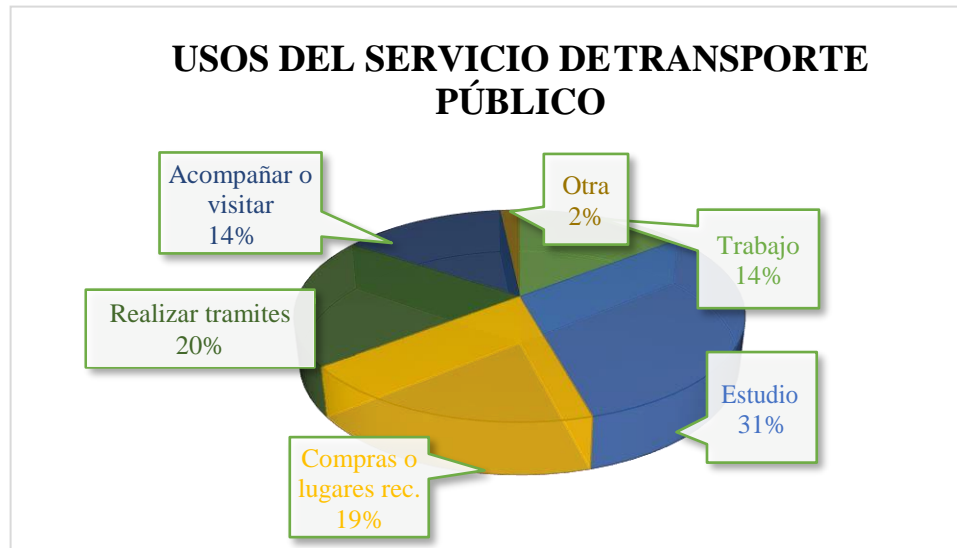


Figura 13. Usuarios encuestados clasificados según su nivel educativo (Transmetro). Fuente: Propia.

En las figuras 12 y 13 se observa que, en ambos casos, tanto en Barranquilla como en Cartagena, menos del 50% del total de la muestra hace uso del sistema de transporte público para desplazarse a su lugar de estudio o trabajo.

Las figuras 14 y 15 relacionan la cantidad de viajes semanales que realizan los usuarios en el sistema de transporte público para ambos casos.

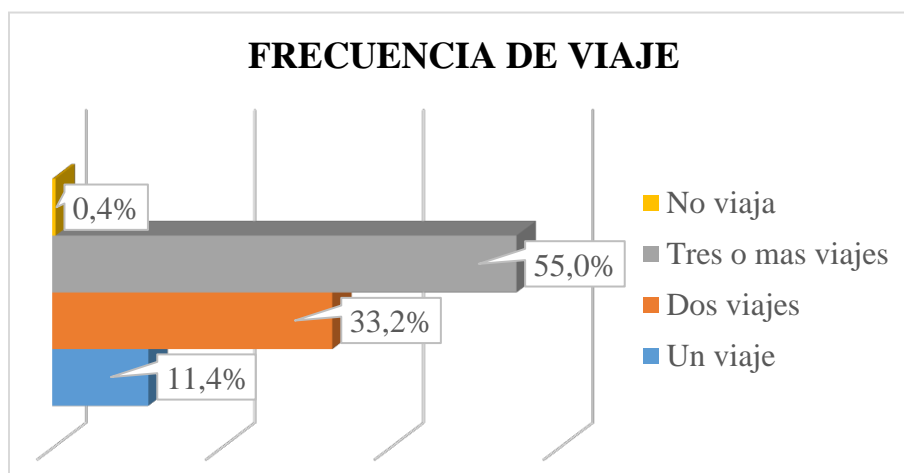


Figura 14. Frecuencia de viaje de usuarios encuestados (Transmetro). Fuente: Propia.

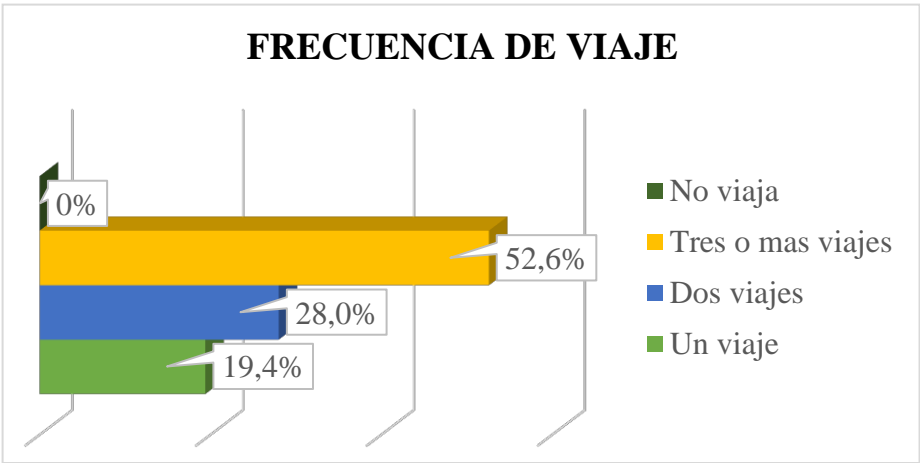


Figura 15. Frecuencia de viaje de usuarios encuestados (Transcaribe). Fuente: Propia.

Las figuras 16 y 17 corresponden a la cantidad de transbordos diarios realizados por los usuarios durante su uso del sistema de transporte público, lo que permite conocer una fracción aproximada de la cantidad de personas que diariamente hacen uso tanto de las rutas troncales como de las alimentadoras.

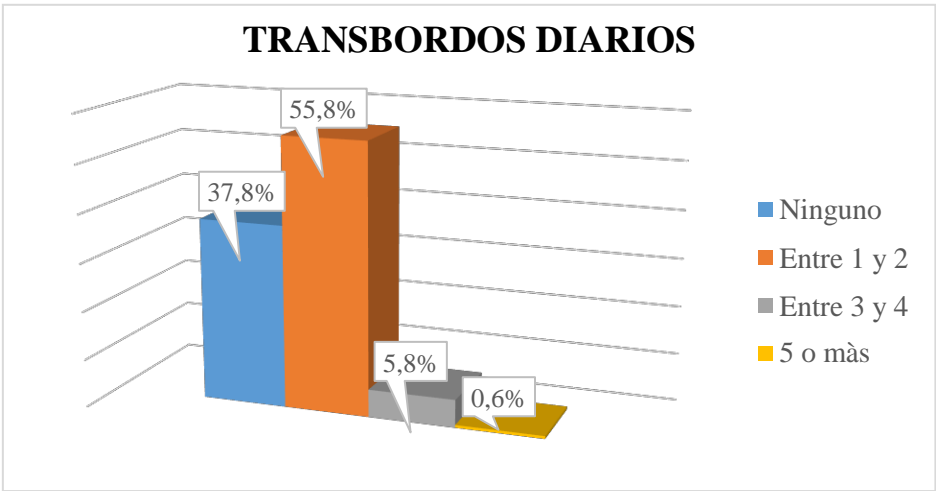


Figura 16. Frecuencia de viaje de usuarios encuestados (Transmetro). Fuente: Propia.

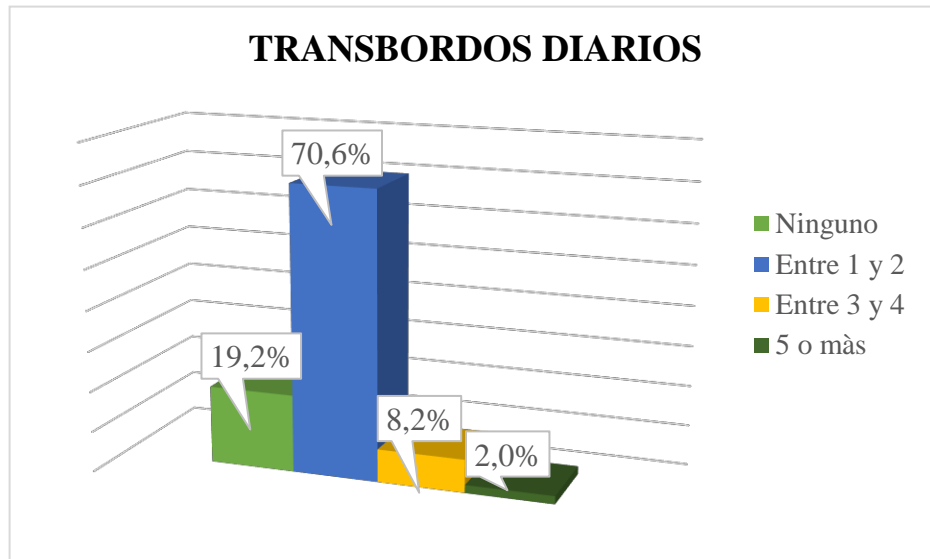


Figura 17. Frecuencia de viaje de usuarios encuestados (Transcaribe). Fuente: Propia.

En las siguientes gráficas, correspondientes a las figuras 18 y 19, se evidencia el nivel de seguridad de ambos sistemas (Transmetro y Transcaribe) según los usuarios; en este caso, se puede observar que en el caso del sistema que opera en la ciudad de Barranquilla se considera en su mayoría poco seguro e inseguro, mientras que para el caso de la ciudad de Cartagena el 50% lo considera un servicio seguro.

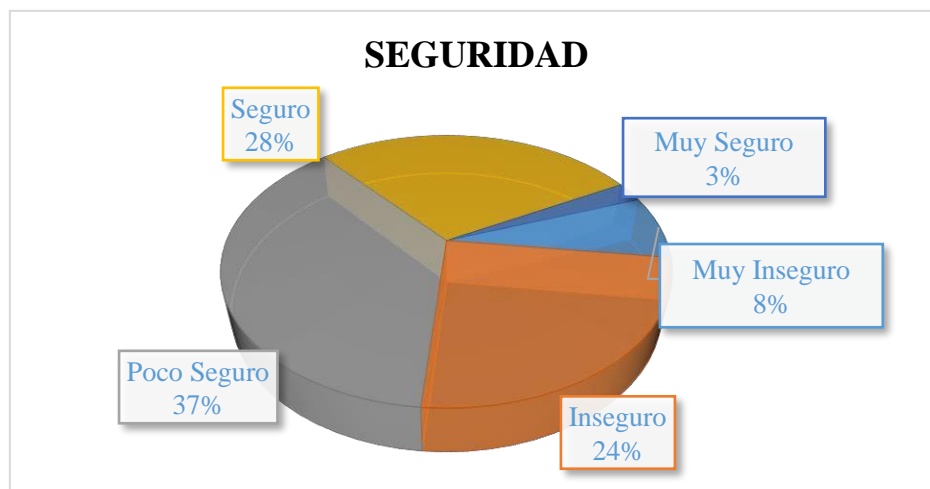


Figura 18. Nivel de seguridad del sistema de transporte publico Transmetro según usuarios encuestados. Fuente: Propia.

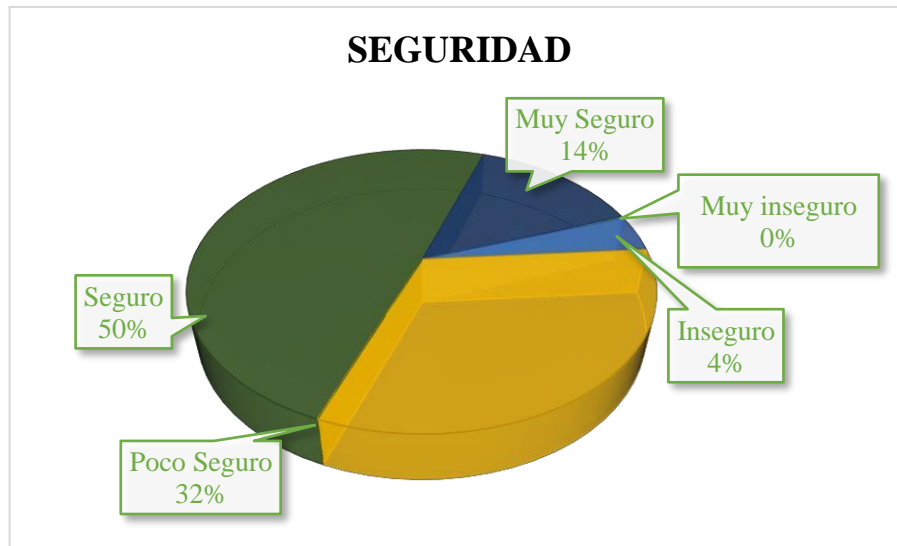


Figura 19. Nivel de seguridad del sistema de transporte público Transcaribe según usuarios encuestados. Fuente: Propia.

Las figuras 20 y 21 dejan ver el porcentaje de personas que han presenciado situaciones de acoso durante su uso del sistema de transporte público, teniendo en cuenta algunas de las situaciones más comunes en este espacio.

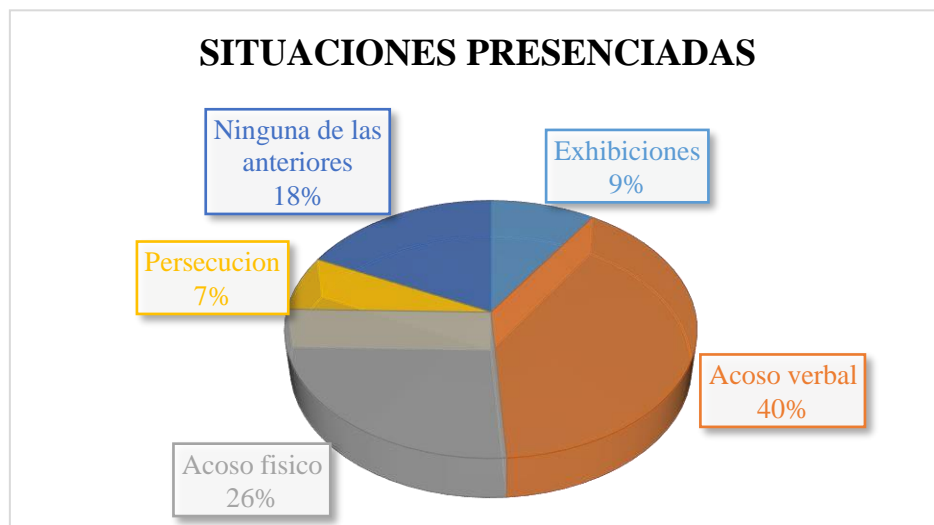


Figura 20. Porcentaje de usuarios que han presenciado situaciones de acoso en el sistema de transporte público Transmetro. Fuente: Propia.

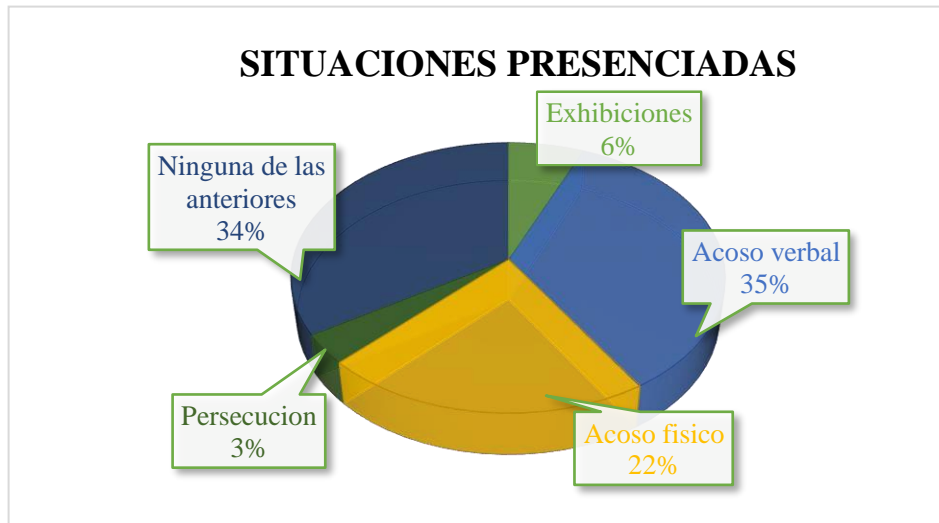


Figura 21. Porcentaje de usuarios que han presenciado situaciones de acoso en el sistema de transporte público

Transcribe. Fuente: Propia.

En las figuras 22 y 23 se observa el porcentaje de personas que han sido víctimas de situaciones de acoso en cualquiera de sus modalidades durante el uso del sistema de transporte público.

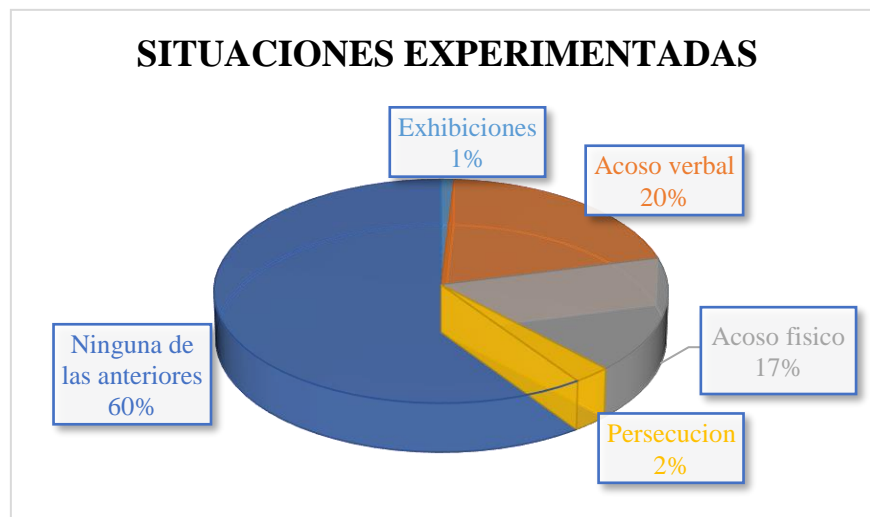


Figura 22. Porcentaje de usuarios que han experimentado situaciones de acoso en el sistema de transporte público

Transmetro. Fuente: Propia.

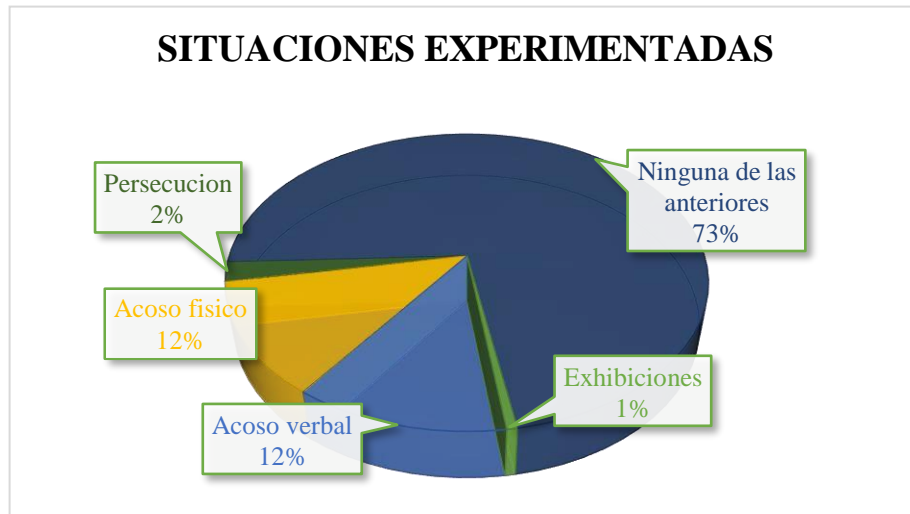


Figura 23. Porcentaje de usuarios que han experimentado situaciones de acoso en el sistema de transporte público

Transcaribe. Fuente: Propia.

Por su parte, las figuras 24 y 25 dejan ver el porcentaje de hombres y mujeres víctimas de acoso sexual durante el uso del servicio de transporte masivo. Adicionalmente, estas graficas permiten la identificación de la fracción de la población mas afectada por estos sucesos.

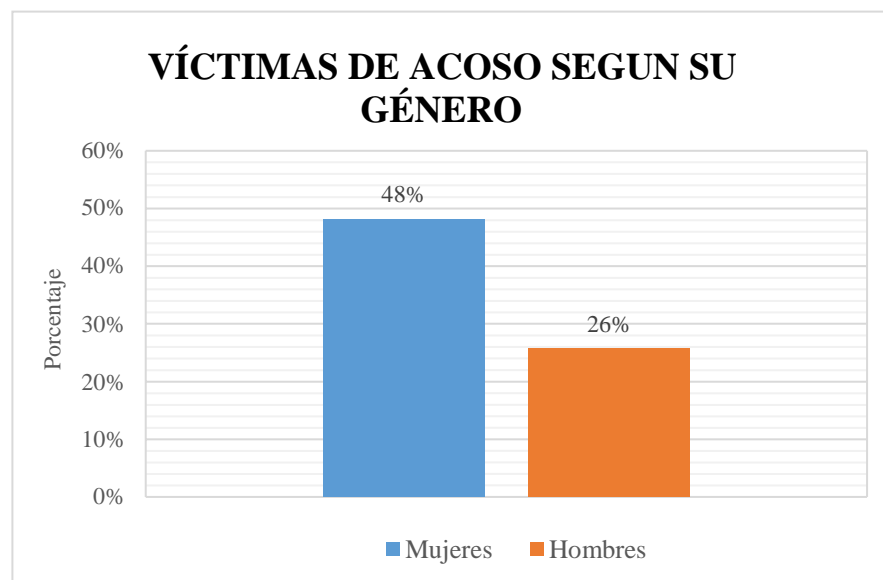


Figura 24. Porcentaje de víctimas de acoso en el sistema de transporte publico Transmetro según su género.

Fuente: Propia.

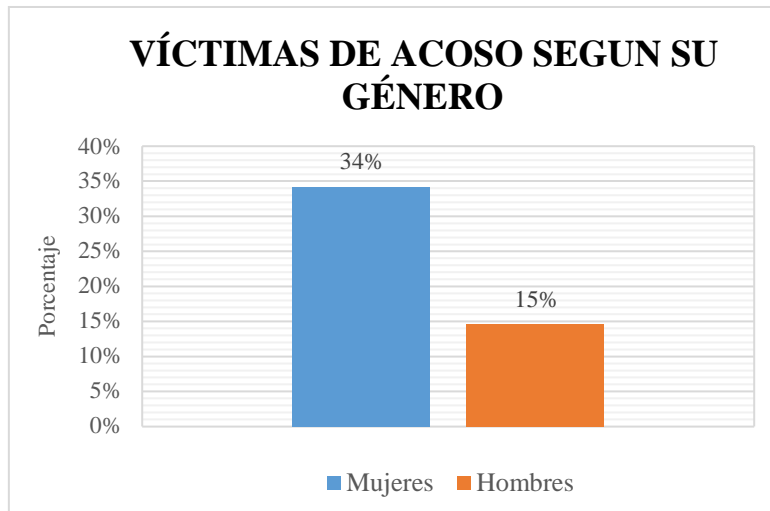


Figura 25. Porcentaje de víctimas de acoso en el sistema de transporte publico Transcaribe según su género.

Fuente: Propia.

A continuación, las figuras 26 y 27 revelan el porcentaje de usuarios que han experimentado situaciones de acoso teniendo en cuenta los distintos escenarios que proporcionan estos sistemas de transporte; para este caso, se considera un tamaño muestral de 189 víctimas para el caso de Barranquilla y 124 para el caso de Cartagena.

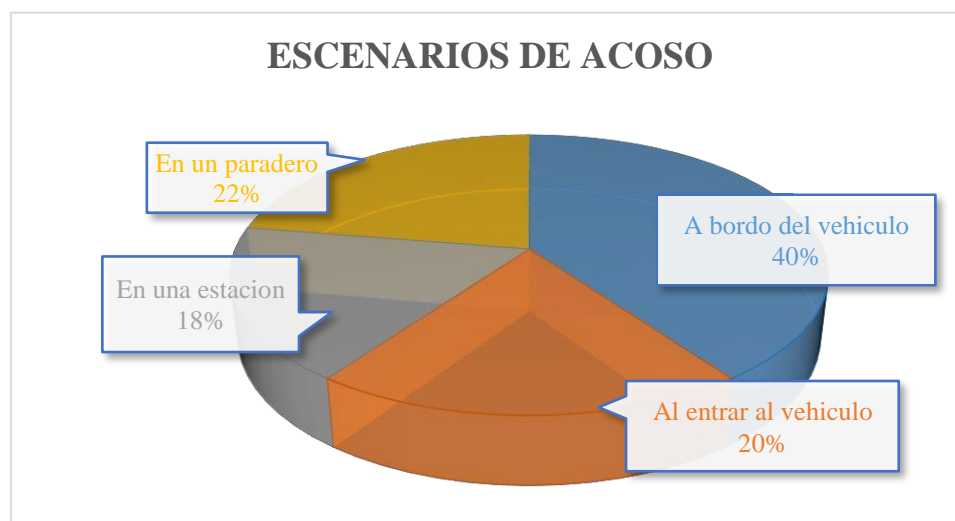


Figura 26. Porcentaje de usuarios que han experimentado situaciones de acoso de acuerdo con el escenario

(Transmetro). Fuente: Propia.

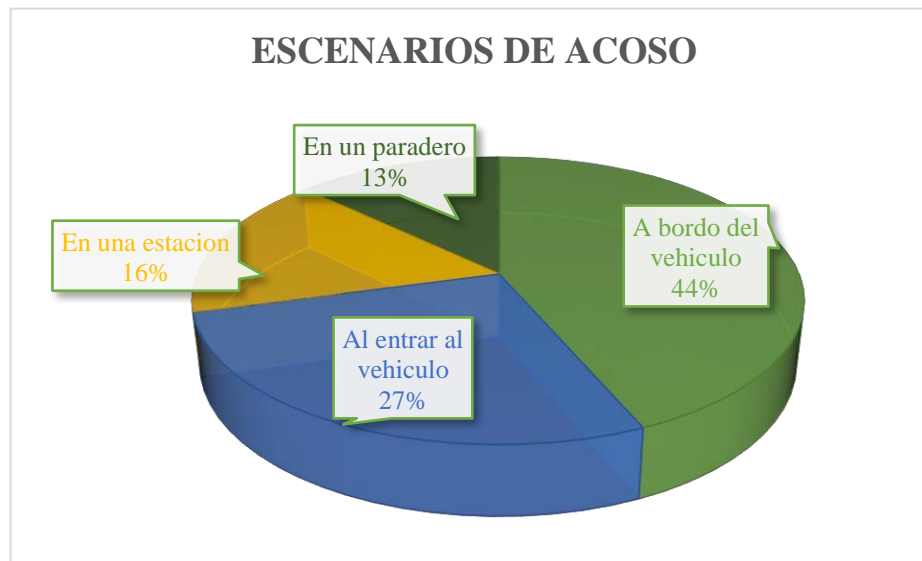


Figura 27. Porcentaje de usuarios que han experimentado situaciones de acoso de acuerdo con el escenario (Transcaribe). Fuente: Propia.

Por otra parte, las gráficas correspondientes a las figuras 28 y 29, evidencian las reacciones de las víctimas al experimentar alguna de estas situaciones.

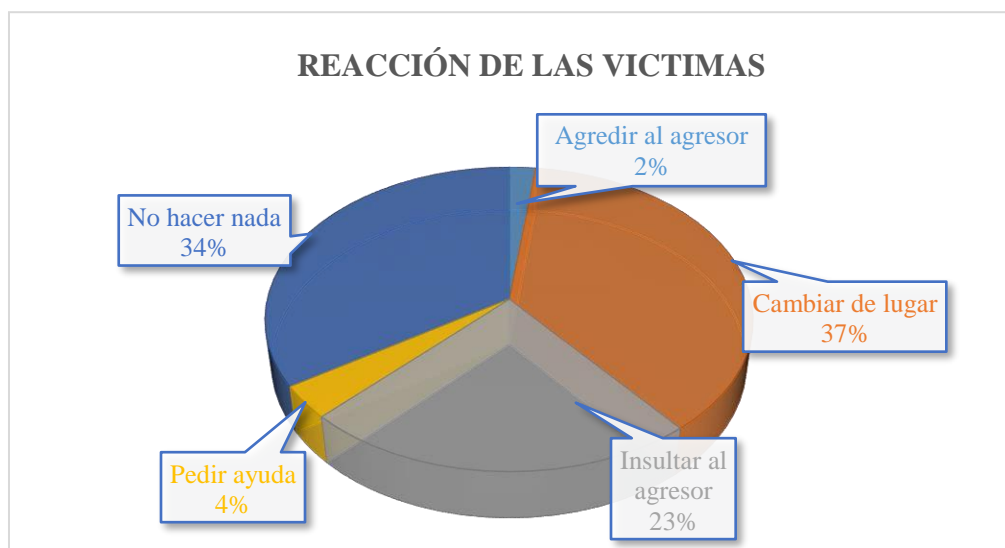


Figura 28. Reacción de los usuarios que experimentaron situaciones de acoso en el sistema de transporte público Transmetro. Fuente: Propia.

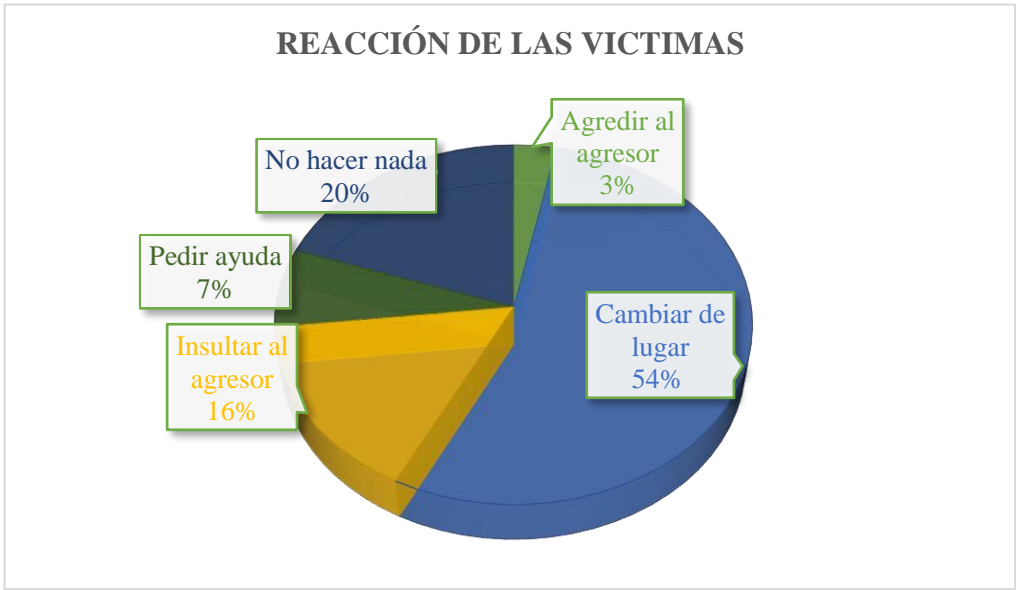


Figura 29. Reacción de los usuarios que experimentaron situaciones de acoso en el sistema de transporte publico Transcaribe. Fuente: Propia.

Las figuras 30 y 31 muestran algunas de las medidas preventivas que han tomado las víctimas de acoso en estos espacios.

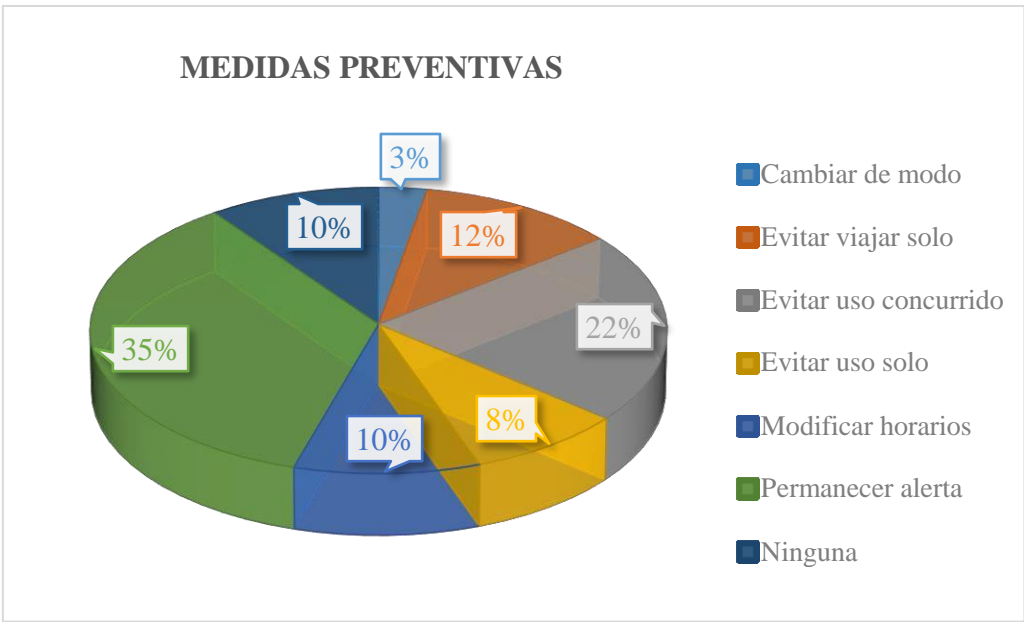


Figura 30. Medidas preventivas tomadas por los usuarios que experimentaron situaciones de acoso en el sistema de transporte publico Transmetro. Fuente: Propia.

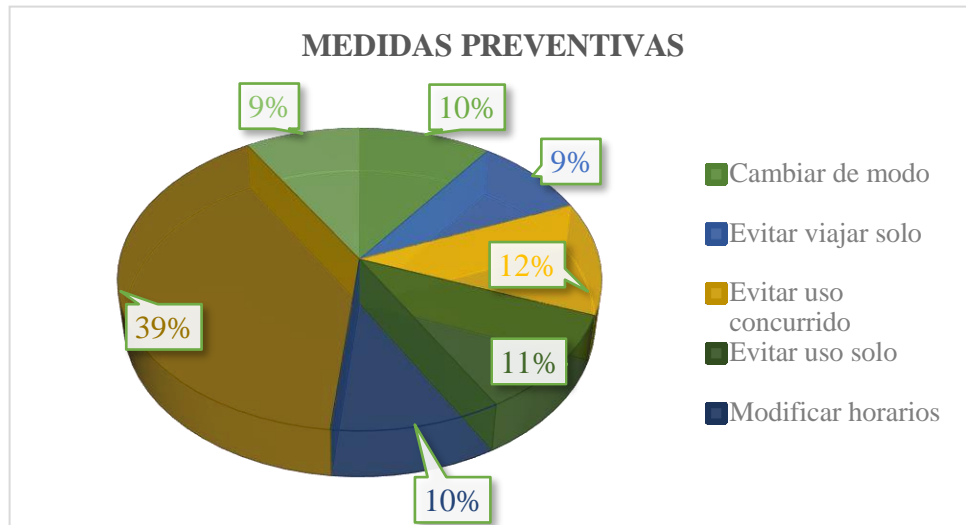


Figura 31. Medidas preventivas tomadas por los usuarios que experimentaron situaciones de acoso en el sistema de transporte publico Transcaribe. Fuente: Propia.

A continuación, las figuras 32 y 33 dejan ver los motivos por los que los individuos que han sido víctimas de acoso en este modo de transporte continúan haciendo uso del mismo. Teniendo en cuenta que la cantidad de usuarios que fueron víctimas y tomaron la decisión de cambiar de modo de transporte es mayor en la ciudad de Cartagena en comparación con Barranquilla.

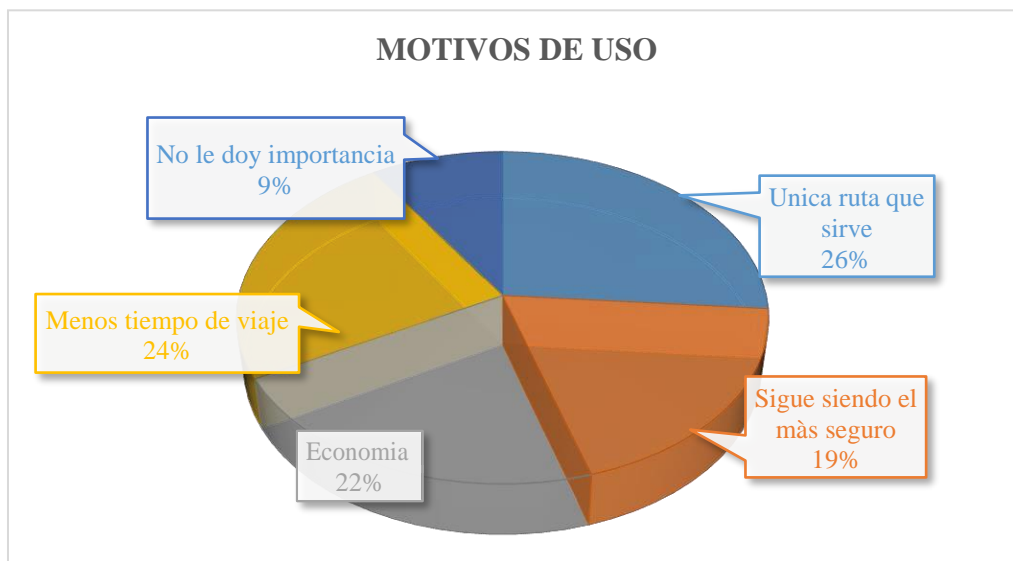


Figura 32. Motivos por los que los usuarios que experimentaron situaciones de acoso continúan haciendo uso del sistema de transporte publico Transmetro. Fuente: Propia.

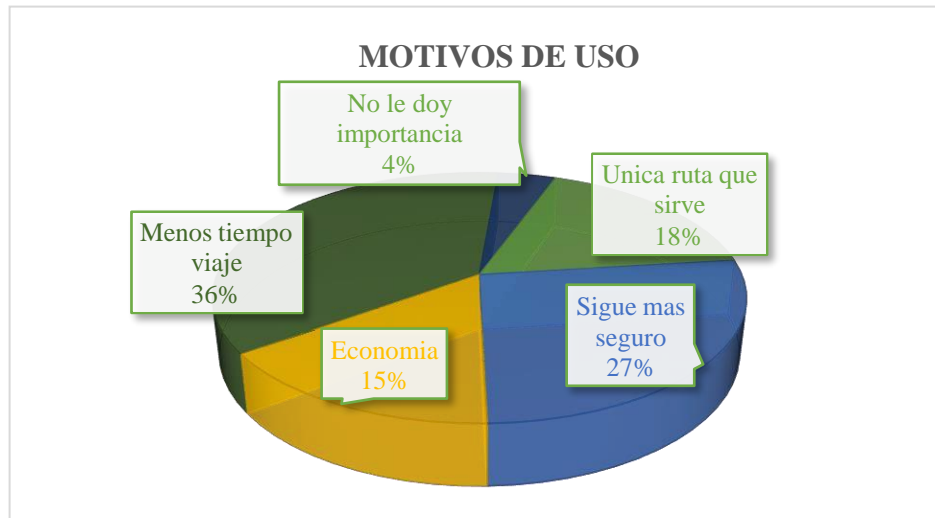


Figura 33. Motivos por los que los usuarios que experimentaron situaciones de acoso continúan haciendo uso del sistema de transporte publico Transcaribe. Fuente: Propia.

Las gráficas correspondientes a las figuras 34 y 35 evidencian las posibles soluciones propuestas por los usuarios que pueden llevarse a cabo para la reducción de los casos de acoso sexual que toman lugar en distintos escenarios de los sistemas de transporte masivo Transmetro y Transcaribe. Considerando otras soluciones como la implementación de mayor cantidad de personal de vigilancia, provisión de más buses que cubran la demanda en las horas pico y reduzca el sobrecupo, entre otras.

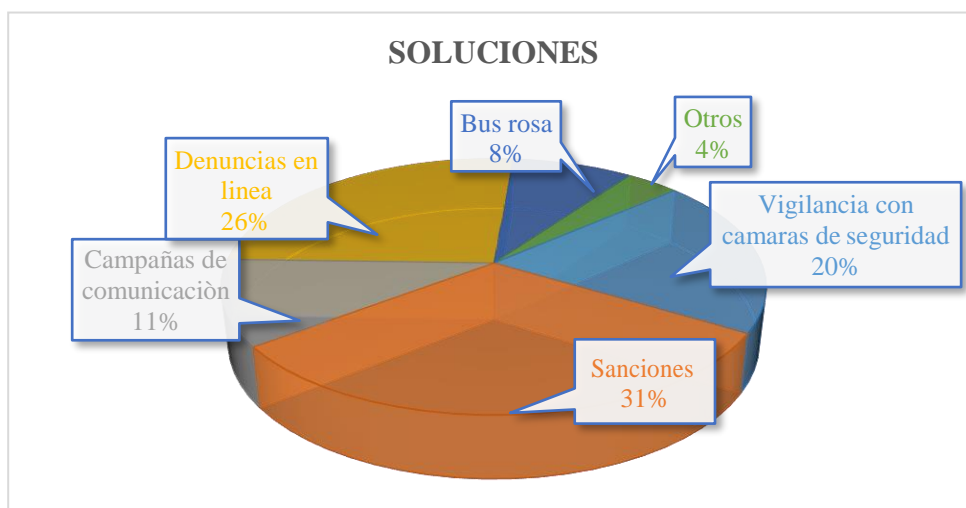


Figura 34. Motivos por los que los usuarios que experimentaron situaciones de acoso continúan haciendo uso del sistema de transporte publico Transcaribe. Fuente: Propia.

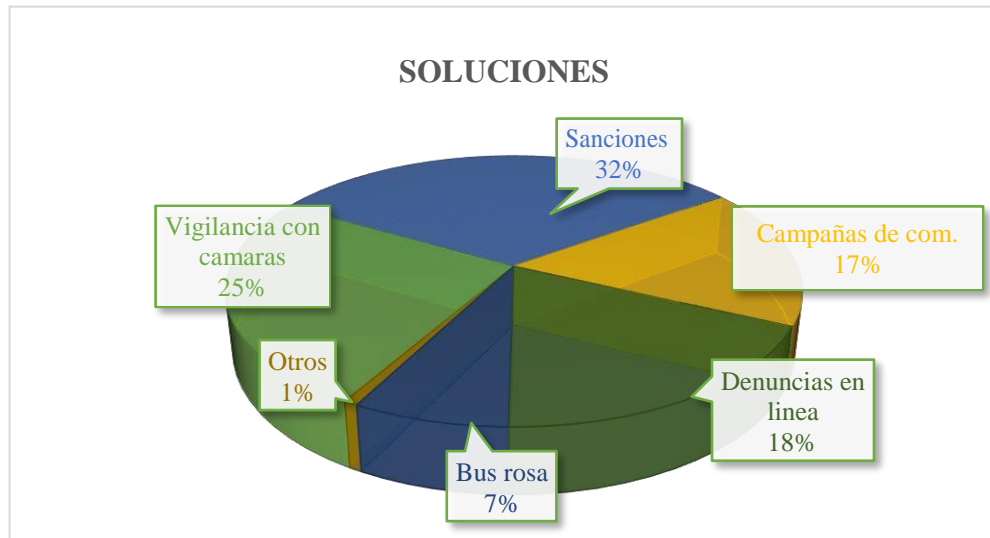


Figura 35. Motivos por los que los usuarios que experimentaron situaciones de acoso continúan haciendo uso del sistema de transporte publico Transcaribe. Fuente: Propia.

Los resultados obtenidos a través de las encuestas realizadas permiten conocer y establecer el índice de acoso sexual que se presenta en ambos sistemas de transporte público (Transmetro y Transcaribe), donde se observa que este tipo de violencia no se relaciona directamente con el género de la víctima, es decir, tanto hombres como mujeres están expuestos a experimentar situaciones como estas durante el uso de estos sistemas de movilidad.

6.2. Resultados de indicadores perceptuales

Las siguientes graficas permiten la evaluación de la percepción de riesgo a los que se exponen los usuarios de los sistemas masivos de transporte Transmetro y Transcaribe, a partir de situaciones hipotéticas, considerando la probabilidad de experimentar situaciones similares.

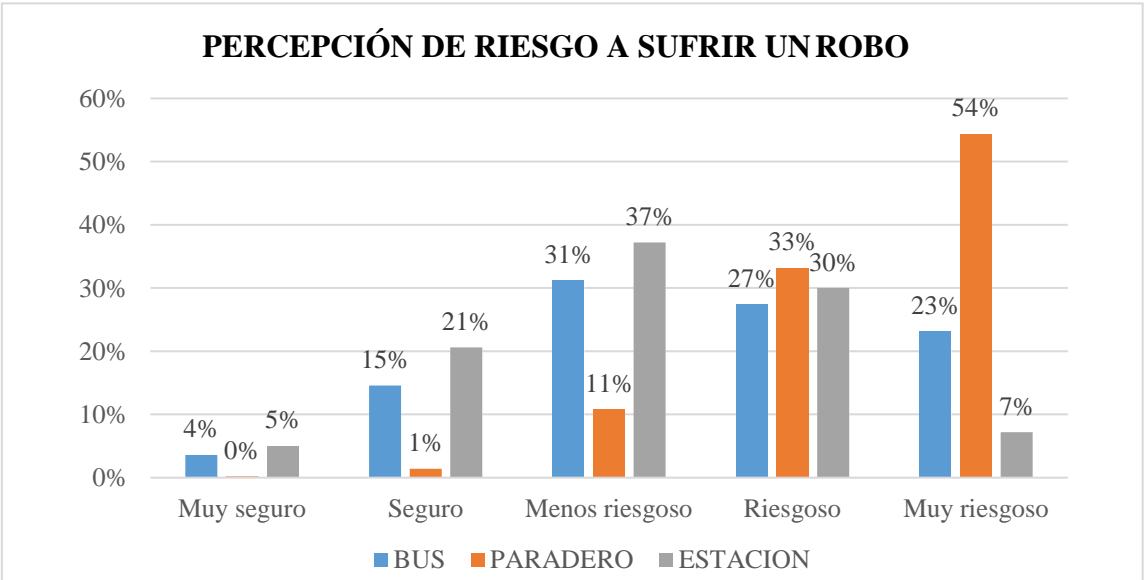


Figura 36. Percepción del nivel de riesgo ante la probabilidad de experimentar un robo en diferentes escenarios del sistema de transporte publico Transmetro. Fuente: Propia.

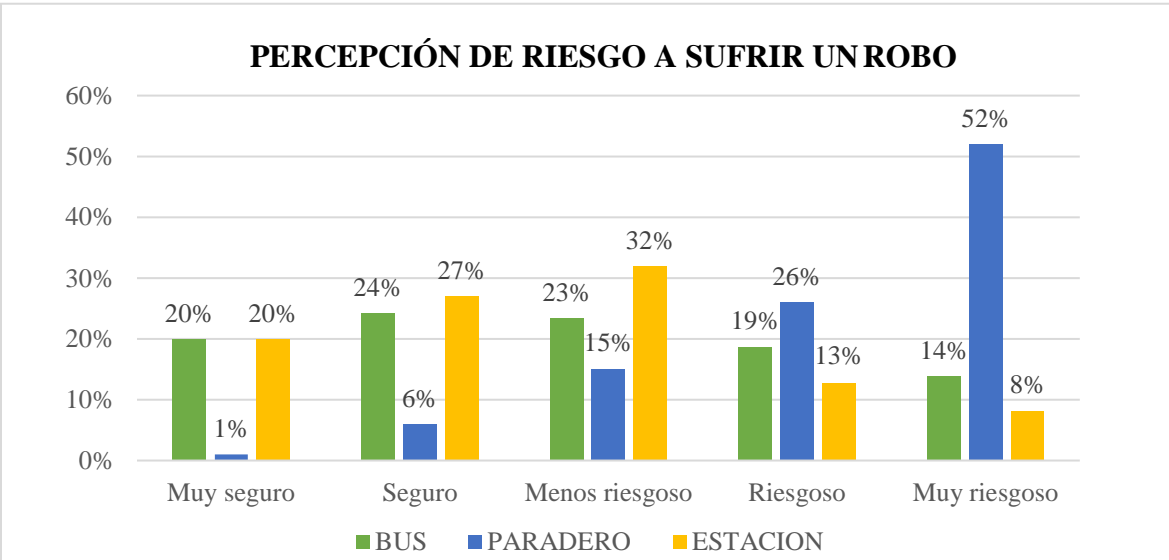


Figura 37. Percepción del nivel de riesgo ante la probabilidad de experimentar un robo en diferentes escenarios del sistema de transporte publico Transcaribe. Fuente: Propia.

Las figuras 36 y 37 revelan el nivel de riesgo ante la probabilidad de sufrir un robo durante el uso del sistema de transporte público de las ciudades de Barranquilla y Cartagena, teniendo en cuenta que una escala de 1 a 5 según el riesgo, donde 1 representa un riesgo mínimo y 5 corresponde al nivel más alto de riesgo. Por su parte, las figuras 38 y 39 dejan ver la percepción de los usuarios con relación al riesgo de ser acosado sexualmente durante el uso del transporte público.

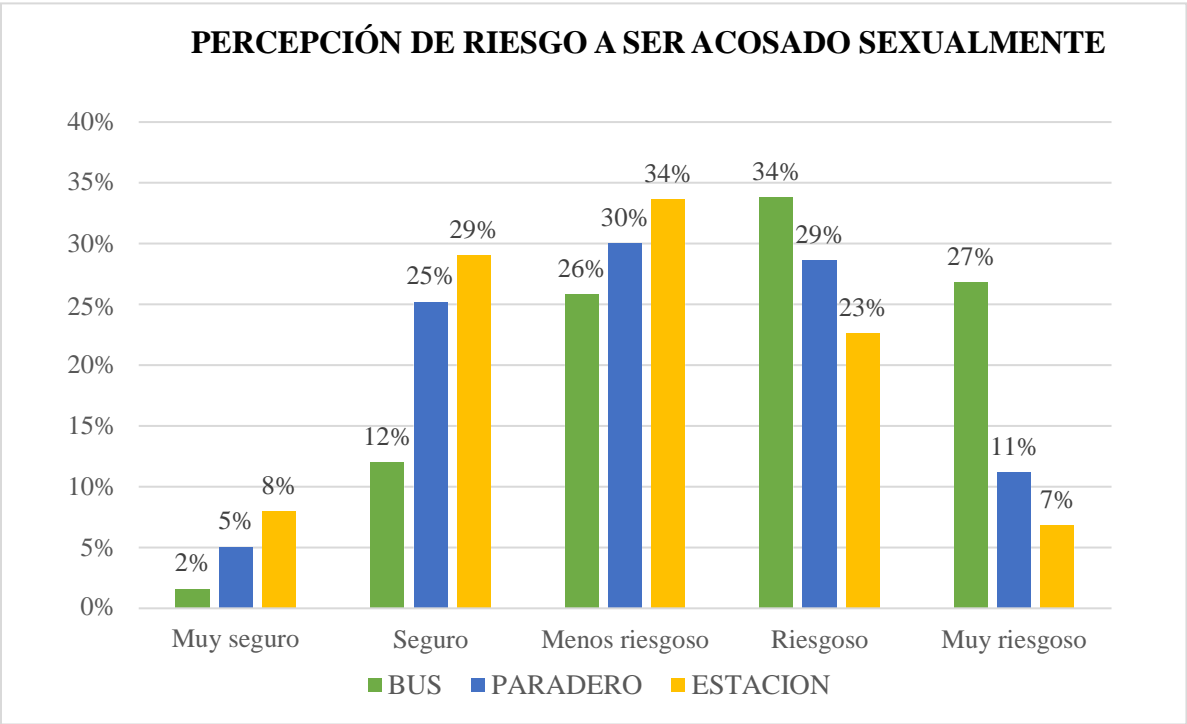


Figura 38. Percepción del nivel de riesgo ante la probabilidad de ser acosado sexualmente en diferentes escenarios del sistema de transporte publico Transmetro. Fuente: Propia.

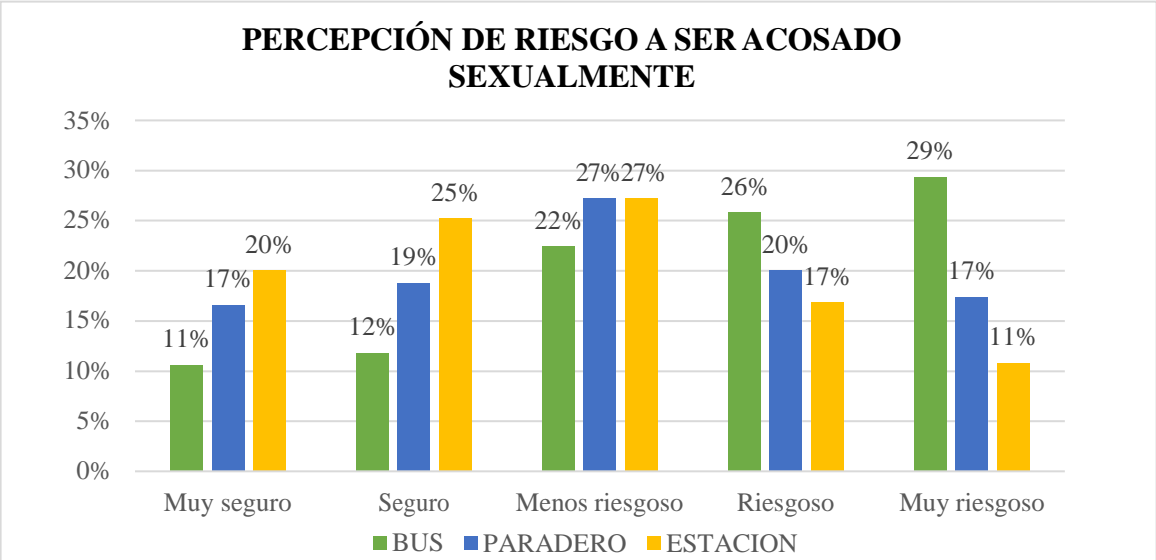


Figura 39. Percepción del nivel de riesgo ante la probabilidad de ser acosado sexualmente en diferentes escenarios del sistema de transporte publico Transcaribe. Fuente: Propia.

Las figuras mostradas a continuación, evidencian los niveles de riesgo experimentados por los usuarios de Transmetro y Transcaribe, al hacer uso del bus, paradero y/o estación, cuando estos se encuentran poco iluminados. Adicionalmente, las figuras 40 y 4 que se muestran a continuación, permiten establecer el nivel de riesgo que representa para los usuarios el viajar en compañía de un hombre o una mujer, durante el uso del servicio.

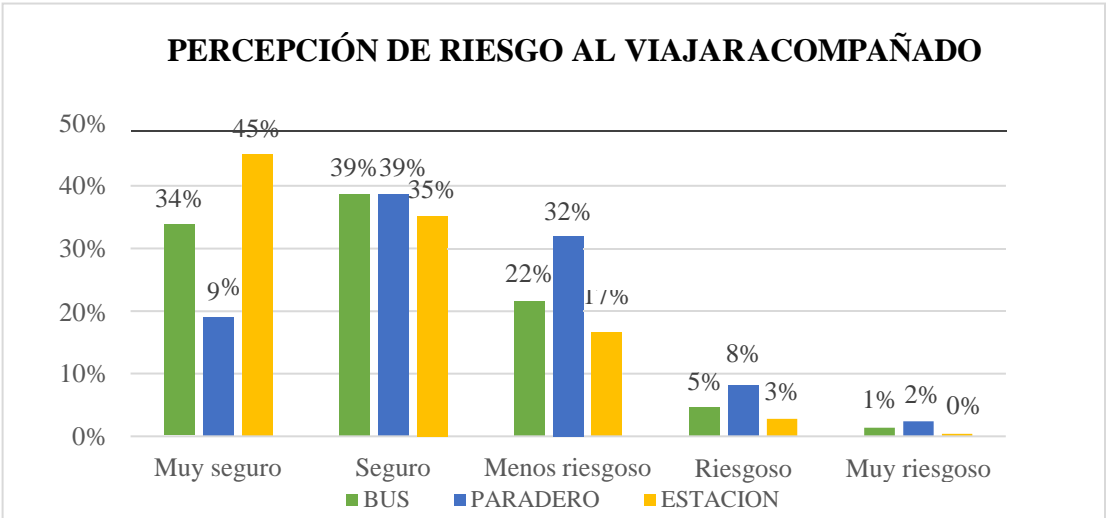


Figura 40. Percepción del nivel de riesgo ante la probabilidad de estar acompañado en diferentes escenarios del sistema de transporte publico Transmetro. Fuente: Propia.

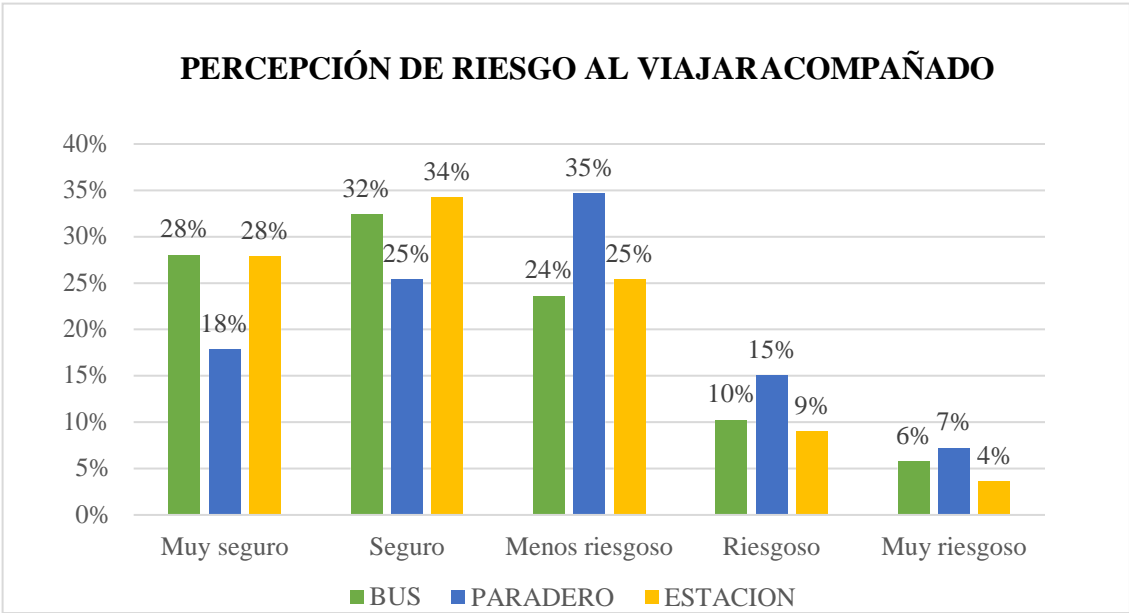


Figura 41. Percepción del nivel de riesgo ante la probabilidad de estar acompañado en diferentes escenarios del sistema de transporte publico Transcaribe. Fuente: Propia.

Las siguientes graficas correspondientes a las figuras 42 y 43, describen la percepción de riesgo al que consideran se exponen los usuarios al usar el servicio en horas de la noche, para este caso, se considera muy riesgoso estar en un paradero en horas de la noche según los usuarios, sin tener en cuenta el sistema de transporte. Además, en la ciudad de Barranquilla (figura 42) se observa que esta variable genera inseguridad en cualquiera que sea el escenario.

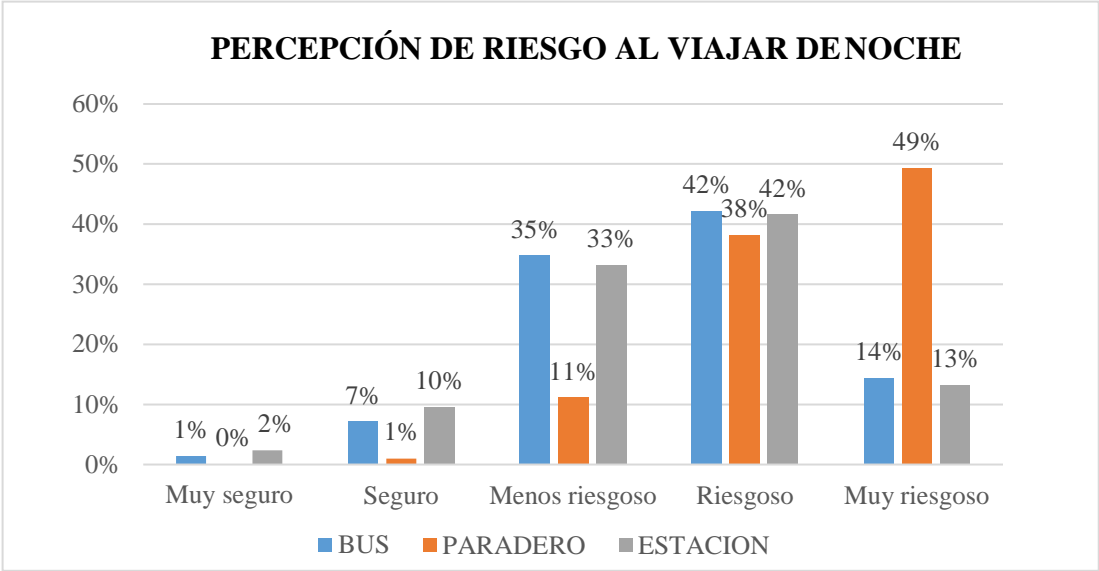


Figura 42. Percepción del nivel de riesgo en horas de la noche en diferentes escenarios del sistema de transporte publico Transmetro. Fuente: Propia.

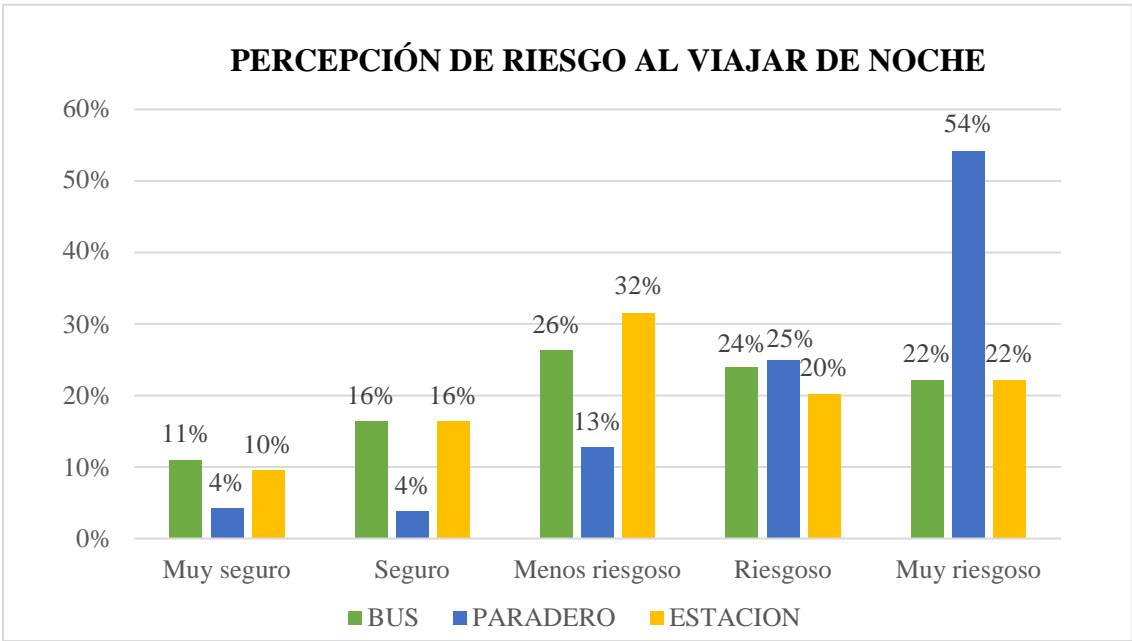


Figura 43. Percepción del nivel de riesgo en horas de la noche en diferentes escenarios del sistema de transporte publico Transcaribe. Fuente: Propia.

La figura 44 describe la percepción de los usuarios hacia el nivel de gravedad de distintas situaciones, la gran mayoría de las personas encuestadas estuvieron de acuerdo con que situaciones como exhibiciones, acoso físico, acoso verbal, persecución y tomar fotografías del cuerpo de otro pasajero se constituyen en comportamientos muy graves. Sin embargo, un porcentaje significativo de usuarios considera que el acoso verbal como comentarios sexuales, silbidos, besos sonoros, a pesar de ser grave, su nivel de gravedad es menor que el de otras variables.

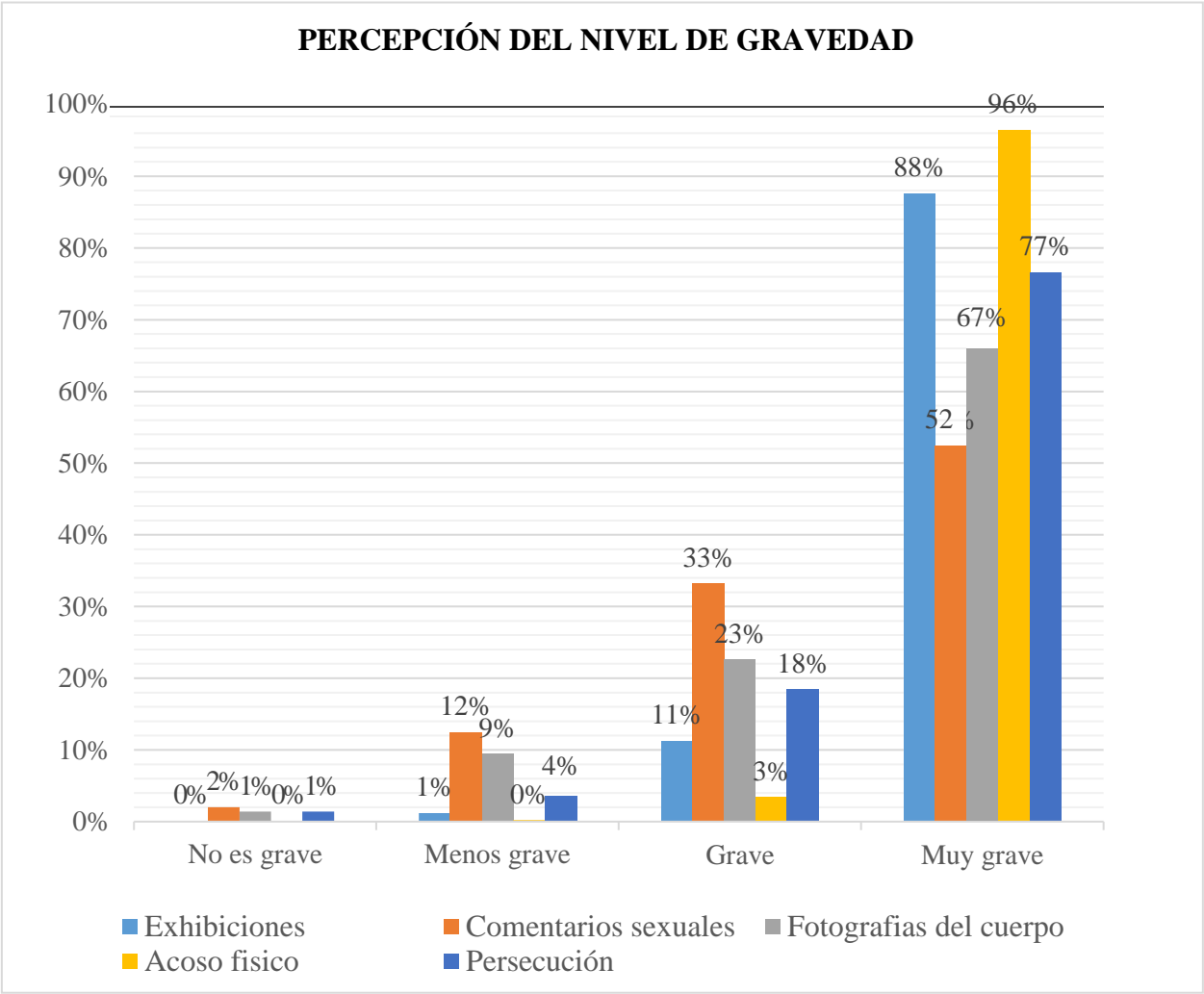


Figura 44. Percepción del nivel de gravedad de los usuarios del sistema de transporte publico Transmetro frente a distintas situaciones. Fuente: Propia.

6.3. Modelación estadística

Las gráficas que se muestran a continuación, corresponden a las modelaciones realizadas en el programa estadístico SPSS (*Statistical Package for the Social Sciences*) mediante análisis de regresión logística binaria. En este caso, se establecieron tres modelos distintos para el sistema de transporte público Transmetro y tres modelos para el sistema de transporte público Transcribe, que describen el valor estimado (B), error estándar (E.T) y su significancia mediante la prueba Wald de cada una de las variables independientes del modelo y sus respectivos niveles. La variable genero al igual que las otras variables se encuentra digitada mediante variables mudas, en la que el género femenino toma el valor de 1, mientras que el género masculino el valor de 0.

Las modelaciones fueron realizadas de acuerdo a los distintos escenarios, es decir, uno para medir los factores dentro de los buses, el segundo para medir en paraderos y el ultimo para estaciones.

Tabla 1.

Resultados de la modelación estadística considerando los buses del sistema de transporte público Transmetro como escenario.

Variables	Modelo No. 1				Modelo No. 2				Modelo No. 3			
	B	Error estandar	Wald	Sig	B	Error estandar	Wald	Sig	B	Error estandar	Wald	Sig
Horario dia	0,98	0,14	49,61	0	0,32	0,12	7,61	0,006	-	-	-	-
Horario noche	-	-	-	-	-	-	-	-	-1,05	0,14	55,1	0
Iluminado	0,40	0,14	8,68	0,003	-	-	-	-	0,389	0,15	7,2	0,007
Sin iluminacion	-	-	-	-	-0,51	0,12	17,67	0	-	-	-	-
Vacio	-	-	-	-	0,67	0,14	23,00	0	-0,56	0,18	9,6	0,002
Pocos pasajeros	-	-	-	-	-	-	-	-	-0,39	0,17	5,0	0,026
Sobrecupo	-2,92	0,19	238,1	0	-	-	-	-	-3,34	0,23	217,3	0
Solo	-	-	-	-	-0,73	0,12	36,31	0	-	-	-	-
Compañía hombre	0,38	0,14	6,79	0,009	-	-	-	-	-	-	-	-
Sin vigilancia	-1,73	0,14	155,2	0	-	-	-	-	-	-	-	-
Con policia	-	-	-	-	1,54	0,13	137,1	0	1,93	0,2	144,6	0
Genero	-0,56	0,13	17,62	0	-0,38	0,12	10,47	0,001	-0,59	0,1	19,0	0
Constante	0,97	0,14	45,10	0	-0,02	0,13	0,01	0,905	1,29	0,2	44,1	0
Log. Verosimilitud	1479,635 ^a				1757,721 ^a				1462,917 ^a			

Nota: fuente propia.

Tabla 2.

*Resultados de la modelación estadística considerando los buses del sistema de transporte público**Transcaribe como escenario*

Variables	Modelo No. 1				Modelo No. 2				Modelo No. 3			
	B	Error estandar	Wald	Sig	B	Error estandar	Wald	Sig	B	Error estandar	Wald	Sig
Horario día	0,98	0,14	49,6	0	0,32	0,12	7,61	0,006	-	-	-	-
Horario noche	-	-	-	-	-	-	-	-	-1,1	0,1	55,1	0
Iluminado	0,40	0,14	8,7	0,003	-	-	-	-	0,4	0,1	7,2	0,007
Sin iluminacion	-	-	-	-	-0,51	0,12	17,67	0	-	-	-	-
Vacio	-	-	-	-	0,67	0,14	23,00	0	-0,6	0,2	9,6	0,002
Pocos pasajeros	-	-	-	-	-	-	-	-	-0,4	0,2	5,0	0,026
Sobrecupo	-2,92	0,19	238,1	0	-	-	-	-	-3,3	0,2	217,3	0
Solo	-	-	-	-	-0,73	0,12	36,31	0	-	-	-	-
Compañía hombre	0,38	0,14	6,8	0,009	-	-	-	-	-	-	-	-
Sin vigilancia	-1,73	0,14	155,2	0	-	-	-	-	-	-	-	-
Con policia	-	-	-	-	1,54	0,13	137,1	0	1,9	0,2	144,6	0
Genero	-0,56	0,13	17,6	0	-0,38	0,12	10,47	0,001	-0,6	0,1	19,0	0
Constante	0,97	0,14	45,1	0	-0,02	0,13	0,01	0,905	1,3	0,2	44,1	0
Log. Verosimilitud	1479,635a				1757,721a				1462,917a			

Nota: fuente propia.

Los modelos que pueden observarse en las tablas 1 y 2 permiten establecer mediante la variable dicotómica (dependiente), las variables cuya significancia evidencien seguridad por parte de los usuarios considerando situaciones hipotéticas desarrolladas en los buses del sistema de transporte público; entre ellas se encuentran las siguientes: horario día, acompañamiento masculino, vigilancia policial, y poca congestión. Mientras que las variables correspondientes a: horario noche, sobrecupo en el bus, sin iluminación, y sin vigilancia, son generadoras de inseguridad. Además, el valor más alto estimado de la prueba de Wald le corresponde a la variable sobrecupo (217, 272) derivada del sistema de transporte publico Transcaribe, lo que la describe como la variable más significativa de los modelos estudiados, que se traduce en la variable que más influye en la percepción de la seguridad de los usuarios.

Por otra parte, en las tablas 3 y 4 se puede observar la relación entre las variables independientes y dependientes del modelo (en este caso relacionado con los paraderos del sistema de transporte público como escenarios). El resultado de estos modelos establece que variables como la iluminación, el horario día, la vigilancia policial y la compañía hombre son factores que contribuyen a la seguridad en los usuarios en ambos sistemas de transporte, siendo la vigilancia policial la variable más significativa en este caso. Por otra parte, las variables que generan mayor inseguridad corresponden a estar sin vigilancia y/o usos del servicio en horas de la noche.

Tabla 3.

Resultados de la modelación estadística considerando los paraderos del sistema de transporte público Transmetro como escenario.

Variables	Modelo No. 1				Modelo No. 2				Modelo No. 3			
	B	Error estandar	Wald	Sig	B	Error estandar	Wald	Sig	B	Error estandar	Wald	Sig
Horario día	1,47	0,15	93,25	0	-	-	-	-	1,95	0,17	138,5	0
Horario noche	-	-	-	-	-1,75	0,15	131,4	0	-	-	-	-
Iluminado	1,35	0,18	59,15	0	-	-	-	-	1,45	0,17	75,91	0
Poca iluminacion	-	-	-	-	-1,04	0,16	43,02	0	-	-	-	-
Sin iluminacion	-0,48	0,16	8,99	0,003	-	-	-	-	-	-	-	-
Vacio	-0,60	0,15	15,75	0	-	-	-	-	-	-	-	-
A capacidad	-	-	-	-	0,59	0,16	14,15	0	0,62	0,16	15,17	0
Solo	-	-	-	-	-0,91	0,16	31,59	0	-	-	-	-
Compañía hombre	-	-	-	-	-	-	-	-	1,03	0,17	36,28	0
Sin vigilancia	-1,38	0,17	63,44	0	-	-	-	-	-2,62	0,17	229,5	0
Con policia	1,58	0,19	67,99	0	2,98	0,23	174,2	0	-	-	-	-
Genero	-0,51	0,16	10,76	0,001	-0,36	0,15	5,72	0,017	-0,35	0,15	5,44	0,02
Constante	0,04	0,19	0,04	0,837	1,61	0,17	86,96	0	-0,06	0,17	0,13	0,717
Log. Verosimilitud	1197,085a				1165,618a				1166,673 ^a			

Nota: fuente propia.

Tabla 4.

Resultados de la modelación estadística considerando los paraderos del sistema de transporte público Transcaribe como escenario.

Variables	Modelo No. 1				Modelo No. 2				Modelo No. 3			
	B	Error estándar	Wald	Sig	B	Error estándar	Wald	Sig	B	Error estándar	Wald	Sig
Horario día	1,25	0,15	72,60	0	-	-	-	-	0,98	0,13	54,10	0
Horario noche	-	-	-	-	-1,51	0,16	94,47	0	-	-	-	-
Iluminado	1,03	0,15	46,83	0	-	-	-	-	0,87	0,14	39,96	0
Sin iluminación	-	-	-	-	-1,00	0,16	41,27	0	-	-	-	-
Vacio	-0,49	0,15	11,15	0,001	-	-	-	-	-	-	-	-
Pocos pasajeros	-	-	-	-	1,26	0,16	60,20	0	-	-	-	-
A capacidad	-	-	-	-	-	-	-	-	-0,52	0,14	14,03	0
Solo	-	-	-	-	-	-	-	-	-0,98	0,16	37,52	0
Compañía mujer	-	-	-	-	-	-	-	-	-0,78	0,16	23,34	0
Compañía hombre	-	-	-	-	0,99	0,16	40,40	0	-	-	-	-
Sin vigilancia	-2,09	0,18	137,8	0	-2,75	0,18	234,3	0	-	-	-	-
Con policía	0,89	0,17	27,33	0	-	-	-	-	1,92	0,15	164,4	0
Genero	-0,71	0,15	23,57	0	-0,78	0,15	26,52	0	-0,63	0,14	20,89	0
Constante	0,28	0,17	2,75	0,097	2,02	0,19	117,5	0	-0,01	0,17	0,00	0,973
Log. Verosimilitud	1298,924 ^a				1226,894 ^a				1418,707 ^a			

Nota: *fuentes propia.*

En el caso de las estaciones, cuyos modelos se observan en las tablas 5 y 6, se puede observar que variables como: horario noche, sin iluminación, y sin vigilancia corresponden a los factores que generan mayor inseguridad en los usuarios, considerando que permanecer en una estación sin vigilancia alguna se constituye en la variable más significativa. Por otra parte, variables como: horario día, con policía, pocos pasajeros, iluminado, corresponden a factores que por el contrario producen sensaciones de seguridad en los mismos.

Tabla 5.

Resultados de la modelación estadística considerando las estaciones del sistema de transporte público Transmetro como escenario.

Variables	Modelo No. 1				Modelo No. 2				Modelo No. 3			
	B	Error estandar	Wald	Sig	B	Error estandar	Wald	Sig	B	Error estandar	Wald	Sig
Horario día	1,6	0,2	99,5	0	-	-	-	-	1,95	0,17	138,5	0
Horario noche	-	-	-	-	-1,75	0,15	131,4	0	-	-	-	-
Iluminado	1,0	0,2	27,3	0	-	-	-	-	1,45	0,17	75,91	0
Poca iluminacion	-0,5	0,2	8,0	0,005	-1,04	0,16	43,02	0	-	-	-	-
Vacio	-0,7	0,2	15,6	0	-	-	-	-	-	-	-	-
A capacidad	-	-	-	-	0,59	0,16	14,15	0	0,62	0,16	15,17	0
Solo	-	-	-	-	-0,91	0,16	31,59	0	-	-	-	-
Compañía hombre	-	-	-	-	-	-	-	-	1,03	0,17	36,28	0
Sin vigilancia	-1,6	0,2	87,5	0	-	-	-	-	-2,62	0,17	229,5	0
Con policia	1,9	0,2	62,2	0	2,98	0,23	174,2	0	-	-	-	-
Genero	-0,4	0,2	6,0	0,015	-0,36	0,15	5,72	0,017	-0,35	0,15	5,44	0,02
Constante	0,4	0,2	3,4	0,065	1,61	0,17	86,96	0	-0,06	0,17	0,13	0,717
Log. Verosimilitud	1101,168 ^a				1165,618 ^a				1166,673 ^a			

Nota: *fuentes propia.*

Tabla 6.

Resultados de la modelación estadística considerando las estaciones del sistema de transporte público Transmetro como escenario.

Variables	Modelo No. 1				Modelo No. 2				Modelo No. 3			
	B	Error estandar	Wald	Sig	B	Error estandar	Wald	Sig	B	Error estandar	Wald	Sig
Horario día	1,73	0,15	137,9	0	-	-	-	-	1,41	0,13	117,4	0
Horario noche	-	-	-	-	-1,90	0,15	168,7	0	-	-	-	-
Iluminado	0,63	0,14	18,84	0	-	-	-	-	0,31	0,13	5,41	0,02
Poca iluminacion	-	-	-	-	-0,29	0,14	4,26	0,039	-	-	-	-
Sin iluminación	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vacio	-0,52	0,14	13,50	0	-	-	-	-	-	-	-	-
Pocos pasajeros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
A capacidad	-	-	-	-	-	-	-	-	-0,58	0,13	19,29	0
Solo	-	-	-	-	-	-	-	-	-0,64	0,16	16,53	0
Compañía mujer	-	-	-	-	-	-	-	-	-0,49	0,16	9,43	0,002
Compañía hombre	-	-	-	-	0,57	0,14	15,62	0	-	-	-	-
Sin vigilancia	-1,79	0,18	104,2	0	-1,80	0,15	142,5	0	-	-	-	-
Con policia	0,36	0,17	4,69	0,03	-	-	-	-	1,28	0,14	78,44	0
Genero	-0,30	0,14	4,78	0,029	-0,30	0,14	4,37	0,037	-0,29	0,13	4,79	0,029
Constante	0,26	0,16	2,75	0,098	1,97	0,18	115,1	0	0,03	0,17	0,03	0,858
Log. Verosimilitud	1384,312a				1325,755a				1479,248a			

Nota: *fuentes propia.*

La modelación, en este caso se constituye en una forma de evaluar cómo influyen distintos tipos de variables en la percepción de seguridad que tienen los usuarios de los sistemas de transporte público Transmetro y Transcaribe; del mismo modo, permite identificar el comportamiento de variables como: la vigilancia con cámaras de seguridad, el acompañamiento femenino, los escenarios llenos a capacidad, entre otras, cuya significancia no se considera significativa, por lo tanto, se entienden como variables que no afectan directamente la percepción de seguridad de los usuarios. Por otra parte, se considera que el bus, paradero y estación son escenarios afectados en igual proporción por factores como la vigilancia, el horario y la iluminación, pues generan en los usuarios altos índices de inseguridad, sin embargo, el bus debido a su capacidad, permite una variable adicional no considerada para otros escenarios, el sobrecupo, que corresponde, además, a la variable de mayor significancia en los modelos estudiados.

Adicionalmente, el desarrollo de los distintos modelos permitió establecer que, a pesar que las situaciones a la que se exponen los individuos no están directamente relacionadas con su género, es decir, tanto hombres como mujeres están expuestos a experimentar situaciones de este tipo, son las mujeres quienes afirman sentirse más inseguras en cualquiera que sea la situación.

7. Conclusiones

El presente estudio determinó los distintos factores que afectan la seguridad y movilidad de los usuarios del sistema de transporte público Transmetro, a través de la aplicación de modelos de regresión logística binaria generados a partir de la recolección, clasificación y depuración de datos experimentales obtenidos por medio del desarrollo de encuestas de preferencias reveladas y declaradas aplicadas a los usuarios del sistema de transporte masivo. Entre los resultados obtenidos se encuentran variables como el horario, la presencia de vigilancia de cualquier tipo, la congestión del escenario respectivo (bus, estación o paradero), la calidad de la iluminación del lugar, la presencia de acompañantes, entre otros. Además, se evidenció que el 68% de la muestra corresponde a hombres y mujeres que no superan los 35 años de edad, y el 55% de la misma hace uso frecuente (tres o más viajes en la semana) de este sistema, cifras similares a las establecidas en la ciudad de Cartagena con 81% y 52.6% respectivamente; adicionalmente, se observa que al menos el 55.8% de los usuarios hace uso de los tres escenarios mencionados (bus, paradero y estación) en el caso de Transmetro, y 70.6% en el caso de Transcaribe.

Ahora bien, aunque en ambos casos (Barranquilla y Cartagena) la tasa de víctimas de acoso sexual corresponde a un valor significativo, es el sistema de transporte masivo Transmetro quien presenta una mayor cantidad de casos de violencia y/o acoso sexual en sus instalaciones, teniendo en cuenta que el 66% de la población estudiada dice haber presenciado algún tipo de acoso y el 40% fueron víctimas de algún tipo de acoso, mientras que en la ciudad de Cartagena el 66% presenció algún tipo de acoso y solo el 27% afirmó ser víctima; aunque este porcentaje corresponde tanto a hombres como mujeres, puede observarse que el porcentaje de mujeres afectadas (48%) es notoriamente mayor en comparación con los varones (26%). Así es que, se observa que a pesar que el riesgo de ser violentado sexualmente no obedece a un género en

específico, el porcentaje de mujeres acosadas es significativamente superior cuando se compara con el porcentaje de hombres víctima de acoso.

Además, se pudo determinar que la modalidad de acoso más común corresponde al acoso de tipo verbal, que corresponde a un 20% del total, del mismo modo, esta resultó ser una de las situaciones con clasificación más baja dentro del nivel de gravedad establecido por los usuarios, una de las razones podría ser que en la ciudad de Barranquilla este comportamiento se ha acogido como parte de la normalidad diaria de los habitantes. Adicionalmente, se puede observar que las reacciones de aquellos que experimentaron situaciones de acoso optaron por ignorar la situación al cambiar de lugar, o no hacer algo al respecto.

Ahora bien, teniendo en cuenta el resultado de las modelaciones desarrolladas en el programa estadístico SPSS, se estableció que variables como la vigilancia mediante cámaras de seguridad no genera un nivel de significancia importante, entendiéndose por ello, que su incidencia en el sistema de transporte público Transmetro no representaría ninguna diferencia en relación a la percepción de seguridad que tienen los usuarios. Lo anterior corrobora la información suministrada por los individuos encuestados, al expresar su sensación de inseguridad incluso ante situaciones que involucraron vigilancia con cámaras de seguridad. Del mismo modo, durante la modelación de las variables socioeconómicas correspondientes a la edad y el estrato tampoco se evidenciaron valores significativos, por lo que se establece que tanto la edad como el estrato carecen de influencia en la sensación de seguridad o inseguridad de los usuarios, teniendo en cuenta que aunque tanto hombres como mujeres se encuentran expuestos constantemente a situaciones que representan riesgos, son las mujeres quienes experimentan mayor sensación de inseguridad durante el uso del sistema de transporte, sin importar cuál sea la situación. Otra de las variables más significativas involucradas en el presente estudio, corresponde a la vigilancia

policial, que en este caso se constituye como un generador de seguridad en los usuarios, quienes, además, sugirieron la presencia de más uniformados en los escenarios donde opera el sistema de transporte como posible solución para mitigar este tipo de violencia. Del mismo modo, el horario de viaje se considera una variable significativa en la percepción de seguridad generadora de seguridad e inseguridad, debido a que usar el servicio durante el día produce seguridad en los usuarios, mientras que tener acceso a este modo de transporte en horas de la noche provoca sensaciones de inseguridad en los mismos.

Del estudio MeToo: muévete segura, mujeres y transporte público, se concluye que el acoso y/o violencia sexual representa un problema social que afecta de manera directa la calidad de vida de los usuarios de este sistema de transporte, ocasionando que algunos usuarios adopten otras alternativas para movilizarse o dejen de hacer uso del servicio súbita o paulatinamente, lo que generaría una reducción en la demanda del servicio, afectando el desarrollo económico y social de la ciudad de Barranquilla. Por lo que se recomienda realizar más estudios como este donde se evidencien cifras que describan el comportamiento de los usuarios dentro de las instalaciones del sistema, a fin de promover soluciones que permitan la convivencia social y el libre desarrollo de los usuarios del sistema, además de garantizar la seguridad social y emocional de los mismos. Por último, se recomienda continuar con esta investigación, considerando la influencia de experiencias como estas en el comportamiento de las víctimas.

8. Limitaciones y Recomendaciones

8.1. Limitaciones

La entidad encargada del servicio de transporte público en este caso Transmetro S.A en su base de datos, no recopila ninguna clase de información relacionada con la violencia y/o acoso sexual que se observa en las instalaciones del sistema, por lo cual, no se contó con ningún dato estadístico que permita establecer comparaciones entre la información obtenida en el estudio MeToo: muévete segura mujeres y transporte público y antecedentes del problema, ocasionando un déficit en el estudio de antecedentes.

Otra de las limitaciones con las cuales se vio afectado el desarrollo del proyecto, es que en nuestro país la literatura sobre acoso y/o violencia sexual no ha sido estudiada a profundidad, por consiguiente, no hay estudios que revelen datos sobre la percepción de seguridad de los usuarios de transporte en la ciudad de Barranquilla.

Por otra parte, si consideramos los modelos realizados en nuestro estudio, el análisis de percepción realizado mediante regresión logística binaria no permite evaluar los comportamientos subyacentes a las elecciones de los usuarios en las distintas situaciones, por lo tanto, se debe considerar que el análisis de seguridad se puede mejorar incluyendo variables latentes, como lo plantea (Márquez, 2015) que en su estudio recomienda incluir variables latentes para mejorar el rendimiento de los modelos y los análisis derivados de los mismos. Lo anterior, con base a una calibración de modelos de variables latentes y categóricas, que en el presente estudio no fue realizado.

8.2. Recomendaciones

En el desarrollo de investigaciones posteriores se recomienda estudiar las causas y consecuencias del acoso y/o violencia sexual, basado en entrevistas a víctimas de este tipo de inseguridad en espacio público. En este caso, a fin de mejorar la percepción de seguridad de los usuarios del sistema de transporte publico Transmetro y disminuir los casos de violencia y/o acoso sexual se sugiere lo siguiente:

1. Implementar nuevos sistemas de vigilancia que incluyan acompañamiento policial en los diferentes escenarios del sistema, teniendo en cuenta que, según los resultados obtenidos producto tanto de las encuestas como las modelaciones realizadas en el presente estudio, esta variable es la que provoca una mayor sensación de seguridad en los usuarios.
2. Realizar con más frecuencia estudios que permitan determinar el porcentaje de usuarios víctimas de algún tipo de acoso, con el fin de establecer variables que influyen directamente en el crecimiento de estos sucesos, tales como épocas del año, horarios del día y sectores de la ciudad donde se presentan mayores índices de acoso y/o violencia sexual.
3. Diseñar un sistema que permita denunciar cualquier tipo de acoso y/o violencia experimentado durante el uso del sistema de transporte público Transmetro.
4. Se recomienda a las entidades encargadas de regular los índices de seguridad en espacios público promover rigurosamente el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 9° de la ley 1257 del 4 de diciembre de 2008, que estipula, sanciona y previene cualquier forma de violencia y/o acoso sexual contra las mujeres tanto en el ámbito público como privado.

Realizar campañas de comunicación que promuevan el rechazo de estas prácticas en la sociedad, y generen respeto por el prójimo.

Referencias

- Afanador, M. I., & Caballero, M. C. (2012). La violencia sexual contra las mujeres. Un enfoque desde la criminología, la victimología y el derecho Reflexión Política. *14*(27), 122-133.
- Bardales, O., & Ortiz, Z. (2012). Hostigamiento sexual en mujeres y varones universitarios. *Horizonte Medico USMP*.
- Benavides-Espinoza, C., & Cunningham, G. (2011). Antecedents and outcomes of sexual harassment: Examining the moderating effects of gender Journal for the Study of Sports and Athletes in Education. 85-104.
- Boisvert, D. (1998). Switching to public transport. 22nd Australasian Transport Research Forum Australasian Transport Research Forum.
- Bourdieu, P. (2000). La dominación masculina, Barcelona.
- CAF, Banco de Desarrollo de America Latina. (2017). *Ella se mueve segura: Mujeres & Transporte*. Buenos Aires, Quito, Santiago de Chile.
- Corazón, R. (Enero de 2016). Percepción y actitudes frente al acoso sexual callejero en estudiantes mujeres de una Universidad Privada de Medicina Horizonte Médico. *16*(1), 62-68.
- Delgado, M. (2007). Pasos hacia una antropología de las calles, política y sociedad. *Sociedades movedizas*, Vol. 45 Num. 2:201-204.
- Dunckell-Graglia, A. (2013). El nuevo color del feminismo: un análisis del transporte exclusivo para mujeres. (U. d. Guadalajara, Ed.) *Revista de Estudios de Género. La ventana*, *IV*(37), 148-176.

- Fileborn, B. (2013). Conceptual understandings and prevalence of sexual harassment and street harassment. *Australian Institute of Family Studies*.
- Flores, E. (Diciembre de 2014). Narrativas urbanas de acoso sexual. Memorias, afectos y significaciones de las mujeres en la Ciudad de México. *Ángulo recto, revista de estudios sobre la ciudad como espacio plural*, 6(1), 57-76.
- García, H., Rosas, R., León, M., & Ortega, A. (2016). Violencia, género y espacios públicos: el caso de Salvaterra, Guanajuato. *Jóvenes en la ciencia*, 2(1).
- García-Schilardi, M. E. (22 de Noviembre de 2013). Transporte público colectivo: Su rol en los procesos de inclusión social. *Bitácora* 24, 8.
- Herrera, A., & Expósito, F. (2013). Diferencias de género en la percepción de comportamientos de acoso sexual. *Psicología jurídica aplicada a los problemas sociales. Violencia de género*, 71-80.
- INJUV, Instituto Nacional de la Juventud. (2016). Sondeo N°2: Acoso sexual callejero. Jóvenes entre 15 y 29 años. *Dirección de estudios sociales*.
- Kessler, G. (2009). El sentimiento de inseguridad. Sociología del temor al delito, Siglo xxi.
- Madan, M., & Nalla, M. K. (2015). Sexual Harassment in Public Spaces: Examining Gender Differences in Perceived Seriousness and Victimization. *International Criminal Justice Review*, 80-97.
- Márquez, L. (2015 de Diciembre de 2015). Safety perception in transportation choices: progress and research lines. *Revista Scielo, Ingeniería y competitividad*, 18(2).

- Medina, G., & Zapana, A. (Diciembre de 2016). Representaciones sociales de las mujeres jóvenes sobre el acoso sexual callejero en la ciudad de Puno. *Universidad Catolica Boliviana*, 61-84.
- Meza de Luna, M. E. (Julio de 2013). El acoso en lugares publicos. Experiencias y percepciones de adolescentes Mexicanos. *En-Claves del Pensamiento*, 7(14), 10.
- Mohammed, G., & Hashish, R. (Septiembre de 2015). Sexual violence against females and its impact on their sexual function. *Egyptian journal of forensic sciences*, 5, 96-102.
- Nielsen, M., Bjørkelo, B., Notelaers, G., & Einarsen, S. (2010). Sexual harassment: Prevalence, outcomes, and gender differences assessed by three different estimation methods. *Journal of Aggression, Maltreatment and Trauma*, 19(3), 252-274.
- ONU, Mujeres. (2015). *Ciudades y espacios publicos seguros para mujeres y niñas*. Mexico.
- Romero, J., Gaspar, N., Torres, R., Jiménez, J., & Cruz, O. (Octubre de 2016). La satisfacción del servicio en el transporte público exclusivo para mujeres. *Universidad Autónoma del Estado de México*.
- Rozas, P., & Salazar, L. (2015). Violencia de genero en el transporte publico. *Recursos Naturales e Infraestructura*, 108.
- Skogan, W. (1986). "Fear of Crime and Neighborhood Change ", en *Crime and Justice . Communities and Crime*, 8, 203.
- Stanko, E. (1995). "Women, Crime and Fear", en *Annals of the American of Political and Social Science. Reactions to Crime and Violence*, 539, 47.

- Thevathasan, B., & Balachandran. (2007). Customers' perceptions of metropolitan train services in Melbourne 30th Australasian Transport Research Forum. .
- Toro, J., & Ochoa, M. (2017). Violencia de género y ciudad: cartografías feministas del temor y el miedo . (U. d. Valle, Ed.) *Revista Sociedad y Economía*(32), 64-84.
- UNICRI. (2008). Eliminating Violence Against Women: Forms, Strategies and Tools. On the occasion of the Seventeenth Session of the United Nations Commission On Crime Prevention and Criminal Justice.
- Valadez, A., & Ríos, L. (Junio de 2014). Percepciones de acoso y hostigamiento Sexual contra las mujeres: un estudio Exploratorio . *psicología Iztacala*, 17(2).
- Vilalta, C. (2009). "El miedo al delito en México. Estructura lógica, bases empíricas y recomendaciones iniciales de política pública", en *Gestión y Política*. XIX(1), 3.
- Washington, S. P., Karlafatis, M. G., & Mannering, F. L. (2003). Statistical And Econometric Methods For Transportation Data Analysis.
- Wieviorka, M. (2006). "La violencia: destrucción y constitución del sujeto", en *Espacio Abierto*. 5(1 y 2), 241.
- Ximénez, C., & Calderón, C. (2012). El análisis factorial de datos ipsativos: un estudio de simulación. *Psicothema*, 24, 302-30.
- Zermeño, M., & Plácido, E. (Diciembre de 2009). *La discriminación y violencia contra las mujeres en el transporte público de la ciudad de México*. Dirección General Adjunta de Estudios, legislación y Políticas Públicas, México.

Anexos

#MeToo: MUÉVETE SEGURA, MUJERES Y
TRANSPORTE PÚBLICO

La siguiente encuesta hace parte de un estudio realizado por estudiantes de la Universidad de la Costa (CUC), a fin de evaluar algunos de los riesgos a los que se ven expuestos los usuarios del sistema de transporte publico *Transmetro* de la ciudad de Barranquilla.

Ubicación: _____ N° _____

DATOS PERSONALES

Género: ☐ Femenino ☐ Masculino ☐ Otro ¿Cuál? _____

Edad: _____ años

Nivel educativo:

☐ Primario ☐ Profesional
☐ Bachiller ☐ Postgrado
☐ Técnico o Tecnólogo ☐ Sin estudio

Estrato: ☐ 0 ☐ 1 - 2 ☐ 3 - 4 ☐ 5 - 6

Número de hijos: _____

Ocupación:

☐ Empleado ☐ Desempleado
☐ Pensionado ☐ Independiente
☐ Estudiante ☐ Otro

Ingresos mensuales:

☐ \$0 - \$781.242 ☐ \$1.500.000 - \$3.000.000
☐ Pensionado ☐ Independiente
☐ Estudiante ☐ Otro

Ingresos mensuales:

☐ \$0 - \$781.242 ☐ \$1.500.000 - \$3.000.000
☐ \$781.242 - \$1.500.000 ☐ \$3.000.000 o más

Tipo de vivienda:

☐ Propia ☐ Alquilada ☐ Familiar ☐ Otro

1. ¿Con qué motivos hace uso del servicio de transporte publico *Transmetro*?

- ☐ Ir a su lugar de trabajo
☐ Ir a su lugar de estudio
☐ Ir de compras y/o lugares recreativos
☐ Realizar trámites y/o diligencias médicas
☐ Acompañar y/o visitar a alguien
☐ Otra ¿Cuál? _____

#MeToo: MUÉVETE SEGURA, MUJERES Y TRANSPORTE PÚBLICO



2. ¿Cuántos viajes en promedio realiza semanalmente en el Sistema de Transporte Publico *Transmetro*?

☐ Un viaje ☐ Dos viajes ☐ Tres o más viajes ☐ No viaja

3. ¿Cuántos trasbordos en promedio realiza diariamente en el uso del sistema de Transporte Publico *Transmetro*?

☐ 0 ☐ 1 – 2 ☐ 3 – 4 ☐ 5 o más

4. En una escala del 1 al 5, donde 5 es “Muy seguro” y 1 “Menos seguro” ¿Qué tan seguro considera usted el Sistema de Transporte Publico *Transmetro*?

☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5

5. Califique de 1 a 5 el nivel de riesgo al que considera que estaría expuesto(a) en las siguientes situaciones, considerando que 1 es “Menos riesgoso” y 5 “Mas riesgoso”.

SITUACIÓN	LUGAR		
	Bus	Paradero	Estación
Sufrir un robo			
Ser acosado sexualmente			
Viajar con poca iluminación			
Viajar con alguien más			
Uso del servicio en horas de la noche			

6. Evalúe de acuerdo al nivel de gravedad las siguientes situaciones, teniendo en cuenta que 5 es “Muy grave” y 1 es “Menos grave”

SITUACION	RANGO				
	1	2	3	4	5
Un pasajero exhibiendo o manipulando sus partes intimas					
Un pasajero realizando comentarios sexuales, directa o indirectamente					
Un pasajero tomando fotografías del cuerpo sin consentimiento					
Un pasaje tocando, manoseando, frotando, agarrando o arrinconando a otro pasajero					
Un pasajero siguiendo a otro pasajero					

#MeToo: MUÉVETE SEGURA, MUJERES Y TRANSPORTE PÚBLICO



7. Indique cuál de las siguientes situaciones ha presenciado durante el uso del Sistema de Transporte Público *Transmetro*

- ☐ Exhibiciones
- ☐ Acoso verbal (Silbidos, besos, jadeos y otros ruidos)
- ☐ Acoso físico (Tocaciones, agarrones, manoseo, frotaciones)
- ☐ Persecución
- ☐ Ninguna de las anteriores
- ☐ Otros ¿Cuál? _____

8. Indique si alguna vez ha sido víctima de alguna de las siguientes situaciones durante el uso del Sistema de Transporte Público *Transmetro*

- ☐ Exhibiciones
- ☐ Acoso verbal (Silbidos, besos, jadeos y otros ruidos)
- ☐ Acoso físico (Tocaciones, agarrones, manoseo, frotaciones)
- ☐ Persecución
- ☐ Ninguna de las anteriores
- ☐ Otros ¿Cuál? _____

Si respondió afirmativamente a la pregunta anterior (PREGUNTA 8), seguir con las preguntas 9 a 11.

9. Indique en cuál de los siguientes lugares fue víctima de acoso.

- ☐ A bordo del vehículo de transporte
- ☐ Al entrar o descender del vehículo de transporte
- ☐ En una estación en la troncal
- ☐ En un paradero ruta alimentadora

10. ¿Cuál fue su reacción ante la situación experimentada?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Agredir físicamente al agresor | <input type="checkbox"/> Pedir ayuda a los demás pasajeros |
| <input type="checkbox"/> Cambiar de lugar | <input type="checkbox"/> No hacer nada |
| <input type="checkbox"/> Insultar al agresor | |

#MeToo: MUÉVETE SEGURA, MUJERES Y TRANSPORTE PÚBLICO



11. Indique si ha tomado alguna de las siguientes medidas desde lo ocurrido.

- ☐ Cambiar de modo de transporte
- ☐ Evitar viajar solo(a)
- ☐ Evitar el uso del servicio cuando está muy concurrido
- ☐ Evitar el uso del servicio cuando está muy solo
- ☐ Modificar los horarios de viaje
- ☐ Permanecer en estado de alerta
- ☐ Ninguna de las anteriores
- ☐ Otro. ¿Cuál? _____

Si el encuestado NO marca la opción “Cambiar de modo de transporte” en la PREGUNTA 11, seguir con la encuesta.

12. ¿Por qué sigue haciendo uso del Sistema de Transporte Publico *Transmetro*?

- ☐ Es la única ruta que me sirve
- ☐ Sigue siendo el más seguro
- ☐ Por economía
- ☐ Menor tiempo de viaje
- ☐ No le doy importancia a lo sucedido

13. Dentro de las siguientes opciones, ¿Cuál considera que es la mejor opción para prevenir estas situaciones dentro del Sistema de Transporte Publico *Transmetro*?

- ☐ Vigilancia con cámaras de seguridad
- ☐ Sanciones
- ☐ Campañas de comunicación
- ☐ Poder realizar denuncias en línea
- ☐ Implementación de bus sólo para mujeres o “bus rosa”
- ☐ Otros. ¿Cuál? _____

Modelo de encuesta de preferencia revelada (Sistema de Transporte Publico Transmetro - Barranquilla) Fuente: propia.

HORARIO	ILUMINACION	CONGESTION	ACOMPANAMIENTO	VIGILANCIA	BLOQUE
Noche	Iluminado	A capacidad	Con hombre	Cámara	1
Noche	Poca iluminación	Pocos pasajeros	Solo	Cámara	1
Noche	Sin iluminación	Vacío	Con mujer	Policía	1
Noche	Iluminado	Sobrecupo	Con mujer	Sin vigilancia	1
Día	Iluminado	Sobrecupo	Con hombre	Cámara	2
Día	Poca iluminación	Vacío	Con hombre	Policía	2
Día	Sin iluminación	Vacío	Solo	Sin vigilancia	2
Día	Sin iluminación	Sobrecupo	Con mujer	Policía	2
Noche	Poca iluminación	Pocos pasajeros	Solo	Cámara	3
Día	Poca iluminación	A capacidad	Con hombre	Policía	3
Día	Sin iluminación	Pocos pasajeros	Solo	Sin vigilancia	3
Noche	Iluminado	A capacidad	Con mujer	Sin vigilancia	3
Noche	Sin iluminación	Pocos pasajeros	Con hombre	Sin vigilancia	4
Día	Sin iluminación	A capacidad	Con mujer	Cámara	4
Día	Iluminado	Pocos pasajeros	Con hombre	Policía	4
Noche	Poca iluminación	A capacidad	Solo	Policía	4
Noche	Poca iluminación	A capacidad	Con mujer	Sin vigilancia	5
Noche	Sin iluminación	Pocos pasajeros	Con hombre	Sin vigilancia	5
Noche	Iluminado	Vacío	Solo	Cámara	5
Noche	Poca iluminación	Sobrecupo	Solo	Policía	5
Día	Poca iluminación	Sobrecupo	Con mujer	Sin vigilancia	6
Día	Sin iluminación	Vacío	Con mujer	Cámara	6
Día	Iluminado	Vacío	Con hombre	Policía	6
Día	Iluminado	Sobrecupo	Solo	Cámara	6
Día	Sin iluminación	Sobrecupo	Solo	Policía	7
Día	Iluminado	Vacío	Solo	Sin vigilancia	7
Día	Poca iluminación	Vacío	Con mujer	Cámara	7
Día	Poca iluminación	Sobrecupo	Con hombre	Sin vigilancia	7
Noche	Iluminado	Pocos pasajeros	Con mujer	Policía	8
Día	Iluminado	A capacidad	Solo	Sin vigilancia	8
Día	Poca iluminación	Pocos pasajeros	Con mujer	Cámara	8
Noche	Sin iluminación	A capacidad	Con hombre	Cámara	8
Noche	Sin iluminación	A capacidad	Solo	Policía	9
Noche	Iluminado	Pocos pasajeros	Con mujer	Policía	9
Noche	Poca iluminación	Vacío	Con hombre	Sin vigilancia	9
Noche	Sin iluminación	Sobrecupo	Con hombre	Cámara	9

Situaciones descritas por bloque de encuesta de preferencia declarada (Bus) Fuente: propia.

HORARIO	ILUMINACION	CONGESTION	ACOMPANAMIENTO	VIGILANCIA	BLOQUE
Día	Sin iluminación	Vacío	Con mujer	Policía	1
Noche	Iluminado	Vacío	Solo	Sin vigilancia	1
Noche	Poca iluminación	A capacidad	Con mujer	Cámara	1
Día	Poca iluminación	Pocos pasajeros	Con hombre	Policía	1
Noche	Sin iluminación	A capacidad	Con mujer	Sin vigilancia	2
Noche	Iluminado	Pocos pasajeros	Con hombre	Cámara	2
Día	Iluminado	Vacío	Con hombre	Sin vigilancia	2
Día	Poca iluminación	Pocos pasajeros	Solo	Policía	2
Día	Sin iluminación	Vacío	Solo	Policía	3
Noche	Sin iluminación	A capacidad	Con hombre	Sin vigilancia	3
Día	Iluminado	Pocos pasajeros	Con mujer	Cámara	3
Noche	Poca iluminación	A capacidad	Solo	Cámara	3
Día	Iluminado	A capacidad	Con hombre	Cámara	4
Noche	Iluminado	Pocos pasajeros	Con mujer	Policía	4
Día	Poca iluminación	Vacío	Solo	Sin vigilancia	4
Noche	Sin iluminación	Pocos pasajeros	Con hombre	Sin vigilancia	4
Día	Iluminado	A capacidad	Solo	Cámara	5
Noche	Poca iluminación	A capacidad	Con hombre	Policía	5
Noche	Sin iluminación	Pocos pasajeros	Solo	Sin vigilancia	5
Día	Sin iluminación	Vacío	Con mujer	Cámara	5
Noche	Iluminado	Pocos pasajeros	Solo	Policía	6
Noche	Poca iluminación	Vacío	Con mujer	Sin vigilancia	6
Día	Poca iluminación	A capacidad	Con mujer	Policía	6
Día	Sin iluminación	Vacío	Con hombre	Cámara	6
Noche	Poca iluminación	Vacío	Con hombre	Cámara	7
Noche	Sin iluminación	A capacidad	Solo	Policía	7
Día	Sin iluminación	Pocos pasajeros	Solo	Cámara	7
Día	Iluminado	A capacidad	Con mujer	Sin vigilancia	7
Día	Poca iluminación	Pocos pasajeros	Con mujer	Sin vigilancia	8
Noche	Poca iluminación	Vacío	Solo	Cámara	8
Día	Sin iluminación	A capacidad	Con hombre	Policía	8
Noche	Iluminado	Vacío	Con mujer	Policía	8
Día	Poca iluminación	Pocos pasajeros	Con hombre	Sin vigilancia	9
Noche	Sin iluminación	Pocos pasajeros	Con mujer	Cámara	9
Noche	Iluminado	Vacío	Con hombre	Policía	9
Día	Iluminado	A capacidad	Solo	Sin vigilancia	9

Situaciones descritas por bloque de encuesta de preferencia declarada (Estación-Paradero)

Fuente: propia.



Situaciones de encuestas de preferencia declarada (estación) en la ciudad de Barranquilla

Fuente: propia.



Situaciones de encuestas de preferencia declarada (bus) en la ciudad de Barranquilla Fuente:
propia.



Situaciones de encuestas de preferencia declarada (paradero) en la ciudad de Barranquilla

Fuente: propia.